

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

Proyecto Regional RLA/99/901
SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL

Quinta Reunión del Panel de Expertos de Licencias al Personal y de Medicina Aeronáutica
(Lima, Perú, 21 al 25 de setiembre de 2009)

Asunto 3: Propuesta de mejora al LAR 67

b) Revisión del requisito de certificado médico aeronáutico al postulante y titular de la licencia de tripulante de cabina

(Nota de Estudio presentada por la Dra. Karina Flores (Relatora), Dr. Juan Carlos Monteza y Sr. Marcos Donato Dos Santos)

Resumen

Esta nota de estudio presenta el análisis de la Sección 67.010(b)(7) del LAR 67, respecto al requisito de certificado médico aeronáutico para el postulante de la licencia de tripulante de cabina, que figura actualmente en la Segunda Edición del LAR 67 – Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico, para ser validada por el Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica.

Referencia

- Sección 67.010(b)(7) del LAR 67 Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico, Segunda Edición, Octubre 2007.
- Sección 63.400 del LAR 63, Segunda Edición, Enmienda 2, Abril 2008
- Instrucciones para el trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP
- Manual para los redactores de los LAR

1. Antecedentes

1.1 Durante la Primera Reunión del Panel de Expertos de Estructura de la Reglamentación Aeronáutica Latinoamericana (LAR) del SRVSOP, realizada en la ciudad de Lima, Perú, del 4 al 6 de diciembre de 2006, se arribó a la **Conclusión RPEE/1-01 – Mantener la Estructura del Conjunto LAR PEL**, dentro de la cual se encuentra el LAR 63 referida a Licencias para la tripulación excepto Pilotos y el LAR 67 Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico.

1.2 En la citada reunión, también se arribó a la **Conclusión RPEE/1-02** en el sentido de incluir dentro del LAR 63, los requisitos para el otorgamiento de la Licencia de Tripulante de Cabina, por tener todos los Estados de la Región establecida esta licencia en sus regulaciones nacionales y por la importancia de la verificación del entrenamiento y competencia de este personal, que realiza tareas a bordo de una aeronave que transporta pasajeros y que involucra la seguridad operacional.

1.3 Ambas conclusiones, fueron aprobadas durante la Décimo Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema (JG/16), llevada a cabo en Santa Cruz Bolivia, el 3 de agosto de 2007, incluyéndose en la agenda de trabajo de las Reuniones del Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica, RPEL/1 y RPEL/2, el desarrollo del Capítulo D del LAR 63 sobre los requisitos de la Licencia de Tripulante de Cabina, así como en la Sección 63.400 del LAR 67 el requisito de certificado médico Clase 2 para esta licencia.

1.4 Sin embargo, al estar sujetos los LAR a oportunidades de mejora, en base a la difusión que viene realizando el Sistema Regional a través de cursos y seminarios dentro de su programa de capacitación anual, ha recibido la retroalimentación de la industria aeronáutica respecto a la implicancia para la seguridad operacional, que el postulante o titular de una licencia de tripulante de cabina cuente con un certificado médico aeronáutico otorgado conforme al LAR 67.

2. Análisis

2.1 Para el análisis de este requisito, se han tomado en cuenta enfoques desde diversas perspectivas, que abarca el impacto del riesgo aeromédico en la seguridad operacional, en la industria aeronáutica y además las estadísticas de accidentes que pudieran haber sido desencadenados por una incapacitación súbita en vuelo del tripulante de cabina.

2.2 Dentro de los criterios señalados por IATA durante la Conferencia de la Salud en Cabina, llevada a cabo en Ginebra, Suiza del 1 al 2 de octubre de 2008, respecto a los riesgos aeromédicos aceptables para la tripulación de cabina, se evidencia la necesidad de evaluar las siguientes interrogantes:

- a) ¿La incapacitación súbita de un tripulante de cabina es un peligro directo a la seguridad de vuelo? ¿La evaluación médica periódica eliminaría el riesgo de incapacidad?
- b) Si el tripulante de cabina, en caso de incapacidad psicofísica, no pudiera llevar a cabo las actividades que tiene asignadas durante el vuelo, ¿podría interferir con la seguridad de vuelo o podría conducir a un accidente de aviación?.
- c) ¿Alguna de las causas de incapacidad de un tripulante de cabina durante el vuelo, principalmente relacionadas a intoxicación por alimentos, trauma secundario por turbulencia, trauma por equipo de catering, quemaduras o enfermedad aguda, constituyen peligros para la seguridad de vuelo?
- d) ¿Se registran estadísticas que evidencien que la causa de incapacidad de un tripulante de cabina haya desencadenado accidentes e incidentes graves de aviación a nivel mundial y regional?

- e) ¿Se podría afirmar que la incapacidad de un tripulante de cabina coincide con un mayor número de accidentes de cabina, que representan un peligro real a la seguridad de vuelo?

2.3 Por otro lado e independiente a los criterios técnicos, también el grupo de tarea ha analizado la medición del impacto económico que puedan tener los requisitos en la industria aeronáutica, tal como se puede apreciar en siguiente cuadro, ya que de no constituir un riesgo para la seguridad de vuelo, se podría estar grabando a los explotadores de servicios aéreos con recursos para evaluaciones médicas que podrían ser utilizados en afianzar aspectos de instrucción y/o entrenamiento, así como en sus sistemas de gestión de seguridad operacional, haciéndolos más competitivos, eficientes y eficaces en las operaciones que realizan.

Muestra de frecuencia y costo de certificación médica de tripulación de cabina en Estados miembros del SRVSOP				
Estado	Total licencia vigentes	Periodicidad evaluación	Costo de evaluación (equivalente US\$)	Costo total industria cada dos años
Argentina	2250	Anual	30.00	135,000.00
Bolivia	285	Anual/Bianual <40 años/>40 años	5.00	1,425.00
Brasil	8874	Bianual	88.00	780,912.00
Cuba	492	Anual	Gratuito	Gratuito
Chile	2373	Anual	86.00	408,156.00
Ecuador	700	Bianual	60.00	42,000.00
Paraguay	107	Anual	30.00	6,420.00
Perú	1079	Bianual	96.00	103,584.00
Uruguay	206	Bianual	69.00	14,214.00
Venezuela	976	Anual	25.50	49,776.00
Total				1 541,487.00

2.4 Por lo expuesto, el grupo de tarea dentro del intercambio de opiniones efectuado resalta lo siguiente:

- a) Que el Estado con mayor número de licencias de tripulantes de cabina, ha efectuado un estudio que refleja que el 70% de las causas de interrupción de la actividad aeronáutica de los tripulantes de cabina, se refiere a problemas psicológicos.
- b) Asimismo, aproximadamente el 80% de los tripulantes de cabina son menores de 40 años.
- c) Que los tripulantes de cabina no son personal sensible en las operaciones aéreas; sin embargo, tienen asignadas funciones en caso de emergencia. Por lo tanto, deben tener un estado de salud adecuado para cumplir sus funciones, la cual debe ser evaluada periódicamente por médico capacitado.
- d) Que es necesario mantener la certificación médica para la licencia de tripulante de cabina, proponiendo modificaciones en cuanto al plazo de validez de acuerdo a la edad de los tripulantes de cabina y modificaciones en cuanto a los requisitos médicos.

3. Conclusiones

De acuerdo a las consideraciones expuestas, se concluye en proponer lo siguiente.

- a) Mantener el certificado médico Clase 2 para los postulantes y titulares de las licencias de tripulantes de cabina.
- b) Ampliar el plazo de validez del certificado médico clase 2, específicamente para tripulantes de cabina, estableciendo cinco (5) años en menores de cuarenta (40) años, por ser la validez que para esta clase de certificado establece el Anexo 1 y, tres (3) años en mayores de cuarenta (40) años, realizando encuestas de salud anuales supervisadas por la AAC y complementadas por exámenes médicos en caso necesario.
- c) Los requisitos médicos deben contemplar como mínimo una evaluación integral por el médico aeronáutico, salud mental y laboratorio básico.

4. Acción sugerida

Se invita a la Reunión del Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
- b) validar y/o emitir comentarios que consideren pertinentes relacionados con la propuesta presentada.