

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
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)

TAREA RPEL-5/3 – Asunto 3 Propuesta de Mejora LAR 67

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

Resumen

Esta tarea proporciona información para realizar el análisis sobre la factibilidad de eliminar el requisito de certificado médico establecido en la RAP 67 y RAP 63 Capítulo D, para el postulante y titular de la licencia de tripulante de cabina, a fin de ser revisada y validada por el Panel de Expertos de Licencias al Personal y de Medicina Aeronáutica.

Referencias

- Sección 67.010 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

Conformación del grupo de tarea

Expertos: Dr. Horacio Hüinicken (Relator), Dr. Juan Carlos Monteza, Dra. Karina Flores Rojas y Sr. Marcos Donato Dos Santos.

Fecha límite para entregar la tarea

El grupo de tarea deberá entregar el resultado de la misma al Comité Técnico vía correo electrónico no más tarde del **31 de agosto de 2009**.

1. Introducción

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 la 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 de la 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 Como resultado de ambas reuniones, el Sistema cuenta a la fecha con los citados requisitos aprobados por la Junta General y que forman parte de la Segunda Edición del LAR 63 y LAR 67, las cuales están sujetas a oportunidades de mejora a medida que los Estados vienen realizando procesos de armonización y adopción del Conjunto LAR PEL, conforme a la estrategia aprobada por la Junta General

2. Definición del problema

2.1 La evaluación médica es la prueba fehaciente expedida por un Estado contratante al efecto de que el titular de una licencia satisface determinadas condiciones de aptitud psicofísica, descritas en el Anexo 1. La justificación de la evaluación periódica es certificar que el titular de una licencia mantiene las condiciones originales, y adicionalmente, detectar si el titular de una licencia por algún motivo presenta causales de disminución de capacidad psicofísica, que podrían atentar contra la seguridad de las operaciones aéreas, y por lo tanto contribuir como factor desencadenante de un accidente.

2.1 Con tal motivo, los requisitos de aptitud psicofísica establecidos por la OACI en el Anexo 1 se encuentran vinculados a los miembros de la tripulación de vuelo y controladores de tránsito aéreo, debido a que cualquier incapacidad psicofísica en la conducción técnica de la aeronave y en el servicio de control del tránsito aéreo puede ocasionar riesgos para la seguridad de vuelo.

2.2 Actualmente, el Capítulo D del LAR 63 que se refiere a la Licencia de Tripulante de Cabina, establece el requisito del certificado médico clase 2 para el postulante y titular de esta licencia; sin embargo, también figuran otros requisitos de conocimientos, experiencia y pericia que garantizan la competencia de este personal para realizar las tareas que tienen asignadas como parte de la tripulación de una aeronave de transporte aéreo comercial, en cuanto a la seguridad de los pasajeros y a las actividades a realizar durante una emergencia.

2.3 Asimismo, lo indicado en el LAR 63 se encuentra armonizado con lo señalado en la Sección 67.010 del LAR 67 Clases de certificados médicos y su aplicación, en la cual figura el certificado médico Clase 2 para la licencia de Tripulante de Cabina, conforme a la propuesta del Panel de Expertos de Medicina Aeronáutica durante las Reuniones RPEL/1 y RPEL/2 y el hecho que los Estados miembros del Sistema tienen similar requisito en sus regulaciones nacionales.

2.4 Por otro lado, en el tema de aptitud psicofísica requerida a tripulantes de cabina, existen diversos criterios señalados por IATA durante la Conferencia de la Salud en Cabina, llevada a cabo en Ginebra, Suiza del 01 al 2 de octubre de 2008, en la cual se efectuó una exposición respecto a los riesgos aeromédicos aceptables para la tripulación de cabina, que nos llevarían a evaluar lo siguiente:

- a) Los riesgos aeromédicos se encuentran en función del impacto directo que tiene un trabajo en la seguridad de vuelo. En este caso, ¿la incapacidad 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) Se tiene conocimiento que algunas de las causas de incapacidad de un tripulante de cabina durante el vuelo, principalmente están relacionadas a intoxicación por alimentos, trauma secundario por turbulencia, trauma por equipo de catering, quemaduras o enfermedad aguda. Sin embargo, ¿alguna de estas causas constituyen peligros para la seguridad de vuelo?
- d) De los registros de accidentes e incidentes graves de aviación a nivel mundial y regional, ¿se conoce de algún caso en el cual la causa haya sido la incapacidad del tripulante de cabina?
- 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?

2.5 Igualmente, la Aerospace Medical Association ha comentado que *“La tripulación de cabina tiene un rol importante en la seguridad, pero a diferencia de los pilotos, la incapacidad repentina de un miembro de la tripulación de cabina no tiene implicancias en las operaciones normales de la aeronave. La probabilidad que una repentina incapacidad en un miembro de la tripulación de cabina se de al mismo tiempo con una emergencia de cabina que ponga en peligro la seguridad de la aeronave o sus ocupantes es remota. No se tiene conocimiento que un accidente fatal o un daño serio resulte de la incapacidad de un miembro de la tripulación de cabina debido a condiciones médicas que pudieran haberse detectado en una evaluación médica periódica”*.

2.6 Complementando lo expuesto, si bien hasta el momento se han considerado criterios técnicos para analizar la procedencia de exigir la certificación médica clase 2 para el tripulante de cabina, desde el punto de vista de la seguridad de vuelo, no es ajena la medición del impacto económico que puedan tener los requisitos en la industria aeronáutica, tal como se puede apreciar en el cuadro # 1, 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
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				760,575.00

2.7 En tal sentido, se hace necesario que el Grupo de Tarea que cuenta con los expertos en medicina aeronáutica y en licencias, analicen detenidamente la necesidad de mantener el requisito de certificación médica clase 2 para los postulantes y titulares de la licencia de tripulante de cabina, con una clara justificación del riesgo que representa a la seguridad operacional la incapacitación de un tripulante de cabina.

3. Actividades y resultado de la tarea

3.1 Para efectuar esta tarea será necesario el estudio de los documentos de referencia mencionado en el resumen de esta tarea, así como de todo el material de investigación y estadística que el grupo de tarea considere apropiado.

3.2 El desarrollo de esta tarea deberá producir un primer borrador de la **Nota de Estudio 03 (RPEL/5-NE/03)**, estableciéndose como fecha límite el **31 de agosto de 2009** y deberá contener los resultados de los estudios realizados y una propuesta concreta del requisito materia de evaluación.

3.3 La propuesta formulada será revisada por el Comité Técnico y distribuida a los miembros del Panel de Expertos de Licencias al Personal, para análisis y comentarios utilizando los recursos del correo electrónico, debiendo hacer llegar sus comentarios no más tarde del 11 de setiembre de 2009, para su publicación en el sitio web de la Oficina Regional de la OACI.

3.4 El desarrollo de esta tarea deberá tomar en cuenta los principios de lenguaje claro y el Manual para los redactores de los LAR.