



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/142

TE/42

Revisada¹

27/9/04

Español, francés
e inglés únicamente²

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 22: Preparación de una declaración refundida actualizada de los criterios permanentes de la OACI en materia de navegación aérea

LOS TRIPULANTES DE CABINA COMO PROFESIONALES DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN

[Nota presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)]

RESUMEN

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, ITF, cree firmemente que, en la industria de las aerolíneas, la certificación debería aplicarse a las partes (aeronaves y sistemas asociados), a los proveedores (centros de formación y estaciones de reparación) y al personal.

Si bien las aeronaves, instituciones de formación, personal de mantenimiento y pilotos cuentan con certificación en todas las jurisdicciones, la certificación no puede sustituir al control de la calidad de la competencia de la tripulación. En aquellos casos en que los tripulantes de cabina carecen de licencia, el tercer lado del triángulo de la seguridad (el personal) sigue siendo vulnerable.

Una prescripción internacional para la certificación de los tripulantes de cabina querría decir que las autoridades encargadas de la aviación en cada país reglamentarían la extensión y renovación periódica de una licencia para tripulantes de cabina, de conformidad con requisitos de formación recurrentes.

La ITF representa a 600 000 trabajadores sindicados de la aviación en 120 países y habla en nombre de más de un millón de empleados de la aviación de todo el mundo. La seguridad operacional y protección de la aviación mundial dependen de su pericia y dedicación.

La ITF ha participado en la formulación y nueva redacción del manual de formación de la OACI para tripulantes de cabina.

¹ Esta nota de estudio reemplaza y suplanta a la nota A35-WP/142, EX/59 de fecha 14/9/04.

² Las versiones en español, francés e inglés han sido proporcionadas por la ITF.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los acontecimientos terroristas del 2001 han tenido como consecuencia una crisis sin precedentes en la confianza del público sobre la seguridad operacional y protección de la aviación. Si bien las aerolíneas recibieron asistencia financiera de emergencia para superar sus dificultades económicas a corto plazo, el impacto de los acontecimientos a largo plazo, aunque difícil de calcular, amenazan con socavar el futuro desarrollo de los servicios de transporte aéreo.

1.2 A fin de que los servicios aéreos puedan desarrollarse de manera ordenada, es crucial conseguir que el público vuelva a tener confianza en la seguridad operacional y protección de la aviación, para lo que es esencial poder garantizar una cadena ininterrumpida de seguridad.

1.3 Las funciones de los tripulantes están experimentando más que nunca cambios significativos, que no se ven reflejados en la reglamentación de la aviación. Si bien las funciones comerciales de los tripulantes se encuentran al margen del alcance de la reglamentación, el grado en que dichas funciones podrían afectar la preparación de los tripulantes y su capacidad para cumplir con sus obligaciones de seguridad operacional y protección de la aviación no se ha solucionado adecuadamente.

1.4 El papel de los tripulantes de cabina está incorporando cada vez más funciones de gestión de seguridad en vuelo, tales como la gestión y control de multitudes, mantenimiento de la seguridad durante operaciones normales, solución de sucesos médicos en vuelo y respuesta a emergencias críticas de no evacuación.

1.5 Las obligaciones de los tripulantes de cabina se han ampliado también como consecuencia de una serie de cambios sistémicos ocurridos en la industria. Por ejemplo, valga citar dos ejemplos del nuevo entorno en el que se espera trabajen los tripulantes de cabina: paso de cabinas de mando de tres a dos personas y creciente uso de requisitos de tripulación impulsados por el rendimiento, en vez de una reglamentación específica definida.

1.6 Como resultado de la reciente reglamentación de seguridad, que exige que las puertas de la cabina de pilotaje estén cerradas con llave en todo momento durante el vuelo, los tripulantes de cabina son ahora, en la mayor parte de las situaciones, personal clave en caso de actos de terrorismo. El ejemplo del recientemente descubierto caso de la bomba en el zapato, cuyo potencial perpetrador fue detectado e incapacitado por tripulantes de cabina, viene a demostrar su papel como “última línea de defensa”.

1.7 En aquellos casos en que se requiere la certificación, los tripulantes de cabina son reconocidos como profesionales de la seguridad operacional y de protección de la aviación, cosa que afecta su autoridad cuando realizan tareas de importancia crítica para la seguridad. Cuanto más insistan sobre esta autoridad las organizaciones gubernamentales nacionales e internacionales, los empleadores y los pasajeros, mejor podrán cumplir los tripulantes de cabina dicho papel.

1.8 Son muchos los Estados miembros de varios continentes que extienden ya licencias a sus tripulantes de cabina (por ejemplo, los Estados Unidos, diversos Estados miembros europeos dentro y fuera de la Unión Europea, Argentina y Chile en América Latina y otros países de África y Asia). A pesar de ello, todavía no se ha conseguido un planteamiento universal por cuanto a la concesión de licencias a los tripulantes de cabina.

1.9 Para poner fin a esta situación, la ITF cree en la necesidad de que se aprueben prescripciones internacionales para la certificación de los tripulantes de cabina.

1.10 Un aspecto básico de cualquier programa de este tipo es exigir que las licencias se extiendan sin coste alguno para los tripulantes. Si bien la introducción de licencias lleva consigo ciertos gastos implícitos para las autoridades y aerolíneas, se trata de gastos mínimos dentro del contexto de los presupuestos estatales y de los costes de explotación de las aerolíneas. No cabe duda de que ello reportará beneficios que es probable que superen con creces dichos costes.

1.11 Donde no existe certificación, caso que un tripulante con experiencia cambie de empleador, dicho tripulante debe volver a formarse en la nueva aerolínea. Con certificación, los tripulantes tendrían licencia para desempeñar sus labores médicas, de seguridad operacional y de protección de la aviación en tipos específicos de aeronave, sea cual fuere la aerolínea.

1.12 Las aerolíneas podrían quizá conseguir ahorros mediante la contratación de profesionales con experiencia, que solamente necesitarían una formación inicial reducida, en vez de una formación inicial completa. También podrían ver inmediatamente el tipo de aeronave en el que el personal está titulado para trabajar. La reciente decisión de los Estados Unidos de exigir la certificación de los tripulantes y el procedimiento aprobado por la FAA para aplicar dicha decisión vienen a demostrar que estas medidas reglamentarias no tienen por qué ser económicamente onerosas para las aerolíneas o para el personal.

1.13 Otro beneficio para las aerolíneas es que les proporciona una ventaja competitiva, puesto que los pasajeros se sentirán más seguros al comprobar su planteamiento responsable en relación con el profesionalismo de los tripulantes de cabina en el sector de la seguridad operacional y de protección de la aviación.

1.14 La ITF cree que existe necesidad de una norma que requiera la certificación o concesión de licencia de los tripulantes, equivalente a las del personal de la cabina de mando, mantenimiento y servicios de tránsito aéreo. Dichas normas deberían prepararse por intermedio de SARPS (normas y métodos recomendados) y estar basadas en dos principios ya aplicables a la concesión de licencias al personal: que el certificado o licencia se conceda al individuo y que se extienda por o en nombre del Estado.

1.15 Una norma de este género vendría a complementar cualquier requisito de certificación de operadores aéreos o aprobación de organizaciones de formación, al garantizar la competencia individual e institucional, tal como ocurre en el caso de los mecánicos de mantenimiento, pilotos y controladores del tráfico aéreo.

1.16 La ITF cree asimismo que los textos de orientación contenidos en el Manual de formación en seguridad de los tripulantes de cabina de la OACI, a los que se hace referencia en otros textos similares, tal como el relativo a la seguridad de las operaciones aéreas, debería reforzarse, con vistas a establecer cierto tipo de uniformidad global por cuanto a la competencia mínima para tripulantes de cabina.

1.17 La ITF cree también que ello podría lograrse mediante la introducción de requisitos tipo PANS (Procedimientos para los servicios de navegación aérea), en los que se establezcan competencias mínimas para los tripulantes de cabina, además de contener material técnico aplicable sobre una base mundial. Creemos que este tipo de planteamiento –que está siendo seriamente considerado en el seno de la OACI en relación con la reforma de los requisitos relativos a la cabina de pilotaje– podría aplicarse con igual validez a la competencia requerida para los tripulantes de cabina.

2. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

2.1 La ITF invita a la Asamblea a:

- a) introducir una norma básica para la certificación de los tripulantes de cabina en el Anexo 1;
- b) invitar al Consejo y a la Comisión de Aeronavegación a que establezcan un programa temporal y una estructura para la preparación de requisitos tipo PANS para la competencia de los tripulantes de cabina; y
- c) invitar al Secretario General a que lleve a cabo una revisión de los textos de orientación sobre operaciones y formación en seguridad operacional y protección de la aviación para tripulantes de cabina, a la luz de los acontecimientos de que se habla en los apartados a) y b) anteriores.

— FIN —