



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 46: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Técnica

COORDINACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LOS PAÍSES PARTICIPANTES EN LA EJECUCIÓN DE PROGRAMAS DE EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERONAVES EXTRANJERAS Y USO DE LOS RESULTADOS DE ESAS INSPECCIONES

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

RESUMEN

En la presente nota se examinan los problemas que se encuentran en relación con los aeropuertos internacionales en varios países que hacen inspecciones de las aeronaves extranjeras en la plataforma del aeropuerto.

Las inspecciones de aeronaves extranjeras en la plataforma del aeropuerto todavía no se hacen en todas partes y se clasifican como inspecciones regionales, lo cual reduce la eficacia de los programas de supervisión de la actividad de los explotadores. Teniendo en cuenta que este programa se está extendiendo, tenemos que coordinar la acción de los diferentes países y recopilar la experiencia adquirida en la ejecución de esas inspecciones y el uso de sus resultados.

Se describen aquí los peligros del posible uso de información obtenida de las inspecciones de aeronaves extranjeras en la competencia desleal entre explotadores. Se señala que los resultados de las inspecciones son usados por algunos países para aplicar sanciones a la actividad de los explotadores de otros países de la región. Esas medidas requieren la adopción de procedimientos y condiciones generalmente aceptados para aplicar sanciones a los explotadores.

Medidas que se proponen: Se invita a la Asamblea a:

- a) pedir a los países que suministren información oportuna sobre sus programas de evaluación de la seguridad operacional de las aeronaves extranjeras, o sobre los programas que hayan adoptado otros países y a los cuales se hayan adherido, y publiquen los principios que rigen las inspecciones y aseguran la colaboración con otros países participantes a fin de informarlos de los resultados de esas inspecciones y de las medidas que se proponen tomar contra los explotadores;
- b) recomendar que el Consejo analice los problemas que han encontrado los países y los explotadores en la ejecución de inspecciones de la tripulación y la aeronave y en el uso de los resultados de esas inspecciones y que el Consejo elabore recomendaciones adicionales para los países participantes; y
- c) recomendar al Consejo que redacte principios para prevenir el uso indebido de la información obtenida por los países mediante la inspección de aeronaves extranjeras.

*Objetivos
estratégicos:*

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A.

¹ La versión en ruso fue proporcionada por la Federación de Rusia.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Es posible que se necesiten recursos adicionales para analizar los problemas examinados en esta nota.
<i>Referencias:</i>	A37-WP/205 <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i> <i>Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Doc 8335)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las Evaluaciones de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras (SAFA) se hicieron por primera vez en la Unión Europea. Después otros países adoptaron programas semejantes, entre ellos la Federación de Rusia y varios países de la Comunidad de Estados Independientes (CEI).

1.2 Los programas de evaluación de la seguridad operacional de las aeronaves extranjeras son adoptados e implantados por un país o por un grupo de países de conformidad con los Artículos 12 y 16 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)*.

1.3 La Federación de Rusia está examinando la inspección de aeronaves extranjeras en la Federación de Rusia y la inspección de aeronaves rusas en otros países para tratar de ayudar a los países participantes a crear un sistema eficaz para la vigilancia continua de la actividad de los explotadores certificados y para contribuir a armonizar los reglamentos nacionales con las normas y procedimientos internacionales.

1.4 La implantación de programas de evaluación de la seguridad operacional de las aeronaves extranjeras tiene un efecto general positivo, pero hay varios problemas importantes. Por ejemplo:

- a) los programas de inspección de aeronaves extranjeras no se aplican en todas partes y, en la mayoría de los países participantes, no son una parte permanente del procedimiento para supervisar la actividad de los explotadores extranjeros;
- b) los inspectores de diferentes países adoptan diferentes métodos para evaluar el grado de influencia de una desviación determinada descubierta por los inspectores durante las inspecciones de tripulaciones y aeronaves;
- c) los procedimientos para remitir la información sobre los resultados de las inspecciones al país del explotador y al Estado de matrícula de la aeronave no se han desarrollado suficientemente, lo cual impide una respuesta rápida a cualquier problema que se descubra durante las inspecciones;
- d) la cuestión de asegurar la protección de la información obtenida de los resultados de las inspecciones todavía está por resolverse, lo cual no excluye la posibilidad de que dicha información sea usada por explotadores rivales desleales y así crea una actitud ambigua en relación con los objetivos de la inspección de aeronaves extranjeras.

2. MARCO REGIONAL PARA EJECUTAR INSPECCIONES DE TRIPULACIONES Y AERONAVES

2.1 Los programas de evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras se aplican actualmente a nivel regional. Según la información que tenemos en este momento, las tripulaciones y las aeronaves de las líneas aéreas rusas se inspeccionan conforme al programa de SAFA en los países de la Unión Europea y en algunos países de la CEI. Según informes, se hacen inspecciones parecidas de las aeronaves cuando vuelan en los Estados Unidos y en el Canadá.

2.2 La Federación de Rusia también ejecuta un programa de inspecciones de aeronaves extranjeras que se aplica de manera general, que incluye los explotadores nacionales. Los principios para las inspecciones son los publicados en el *Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* (Doc 8335).

2.3 El Artículo 12 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional requiere que los países participantes observen los reglamentos de vuelo establecidos por otros países. Pero las inspecciones producen un efecto positivo no sólo mediante la ejecución de inspecciones de las aeronaves del explotador en otro país sino también mediante la ejecución de inspecciones semejantes por el país del explotador de la aeronave cuando ésta vuela dentro de su país.

2.4 El diferente grado en que los países participantes han logrado armonizar sus reglamentos con las normas y procedimientos internacionales significa que las inspecciones de aeronaves extranjeras no siempre producen el resultado deseado. A fin de evitar sanciones, algunos explotadores sólo tratan de evitar la repetición de los defectos que se descubren con mayor frecuencia, porque saben que no se harán observaciones parecidas en otras regiones. Esto hace que las inspecciones de aeronaves no se examinen en más detalle que el que requiere un país o un grupo de países de una región determinada.

2.5 Se puede decir que estas inspecciones serán eficaces sólo si la mayoría de los países participantes adoptan programas de inspección parecidos.

2.6 Los nuevos principios y condiciones para ejecutar y usar estas inspecciones deben ser determinados por la OACI antes que los aplique un país o un grupo de países determinado. A este respecto es importante considerar el suministro oportuno de información sobre los programas de inspección de aeronaves extranjeras adoptados por un país determinado a fin de coordinar la actividad y prestarse asistencia mutua para conseguir los resultados deseados de dichas inspecciones.

3. GRADO DE INFLUENCIA DE UNA DESVIACIÓN DESCUBIERTA DURANTE INSPECCIONES DE LA SEGURIDAD DE VUELO

3.1 Las instrucciones para evaluar el grado de peligro de las observaciones hechas y las medidas recomendadas se enuncian en el Doc 8335, Parte VI, Capítulo 6.

3.2 A veces, cuando se analizan los resultados de las inspecciones SAFA, una conclusión sobre el grado de peligro está relacionada con la opinión subjetiva sobre la naturaleza de las observaciones, que se basan en la experiencia personal del inspector.

3.3 No se han determinado procedimientos para examinar los resultados de las inspecciones de tripulaciones y aeronaves con la participación del Estado del explotador, el Estado de matrícula y el explotador de la aeronave. Es muy importante considerar que los resultados de conclusiones incorrectas sobre el grado de peligro basadas en las observaciones pueden emplearse para examinar la cuestión de la incapacidad del país del explotador y del propio explotador de observar los requisitos del Artículo 12 del

Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Errores parecidos y la incapacidad efectiva de corregir esos errores reducen el grado de confianza en los resultados y la eficacia del uso del programa de evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras.

4. ENVÍO DE INFORMACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE LAS INSPECCIONES AL ESTADO DEL EXPLOTADOR Y AL ESTADO DE MATRÍCULA

4.1 Teniendo en cuenta lo dispuesto en el Artículo 12 y en el Artículo 83 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el Estado del explotador y el Estado de matrícula tienen un interés directo en recibir información sobre las inspecciones de tripulaciones y aeronaves. El recibo oportuno de esta información contribuye a aumentar la eficacia de los procedimientos para la supervisión constante de la actividad del explotador.

4.2 En la práctica, la información sobre los resultados de las inspecciones no se remite o se remite con demora considerable, después que se han hecho muchas observaciones sobre el explotador inspeccionado y la situación ha llegado a un nivel crítico.

4.3 A fin de asegurar el recibo oportuno de la información sobre los resultados de las inspecciones, se ha establecido en la Federación de Rusia un procedimiento que requiere que los explotadores rusos informen prontamente a las autoridades de aviación de las inspecciones ejecutadas y se ha establecido un requisito de intercambio de información sobre los resultados de las inspecciones de las aeronaves y sus tripulaciones con las autoridades de aviación del Estado del explotador y del Estado de matrícula.

4.4 La Federación de Rusia ha elaborado y está probando un sistema para reunir y registrar los resultados de las inspecciones de aeronaves en la Federación de Rusia y de los explotadores rusos cuando vuelan en otros países. Hay información que indica que se han establecido sistemas parecidos en otros países que han aceptado el programa de evaluación de la seguridad operacional de las aeronaves extranjeras. El intercambio de la información reunida en bases de datos sobre los resultados de las inspecciones entre los países participantes resolverá el problema del suministro oportuno de información sobre las inspecciones y el examen de sus resultados.

4.5 A fin de facilitar el intercambio de información sobre los resultados de las inspecciones entre los departamentos de aviación civil de los países participantes, la OACI debería considerar la posibilidad de elaborar normas para asegurar que las bases de datos que se creen usen formatos normales a fin de simplificar el intercambio de datos.

5. GARANTÍA DE LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA DE LOS RESULTADOS DE LAS INSPECCIONES

5.1 Cuando inspecciona una aeronave, el país que hace la inspección recibe información sobre la actividad del explotador. Para el explotador objeto de la inspección, esta información es importante, porque le permite tomar las medidas correctas para mejorar la actividad de sus subdivisiones.

5.2 La información obtenida en las inspecciones también puede ser útil para otros explotadores, porque les permite tomar medidas correctivas, en vez de esperar a recibir los resultados de las inspecciones de sus propias tripulaciones y aeronaves. Por consiguiente, conviene a los países que han adoptado un programa de evaluación de la seguridad operacional, para sus propias aeronaves y para aeronaves extranjeras, suministrar esta información a los explotadores que aplican procedimientos continuos de vigilancia e inspección.

5.3 No obstante el efecto positivo de la distribución de información sobre los resultados de las inspecciones, existe el peligro de que esa información se use para la competencia desleal entre explotadores. En vista del peligro indicado en el párrafo 3.3 de la presente nota, con respecto a la objetividad de las conclusiones basadas en los resultados de las inspecciones, y de la necesidad de crear un formato único de base de datos para los resultados de las inspecciones, como se indica en el párrafo 4.5, el método de publicación de la información sobre los resultados de las inspecciones requiere examen especial.

6. CONCLUSIÓN

6.1 La adopción de un programa de evaluación de la seguridad operacional de las aeronaves extranjeras aumenta la eficacia de los procedimientos de supervisión continua de los explotadores. Estos programas probablemente se difundirán entre los países participantes.

6.2 Al implantar un programa de evaluación de la seguridad operacional de tripulaciones y aeronaves, hay varios problemas objetivos relacionados con los principios todavía insuficientemente elaborados para realizar inspecciones de explotadores extranjeros y usar los resultados obtenidos de esas inspecciones. Un examen especial de esos problemas nos permitirá aumentar el grado de coordinación entre los países al implantar sus programas de vigilancia continua de los explotadores.