

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE**

**PRIMERA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL
DE LA REGIÓN DEL CARIBE (CAR/DCA/1)**

(Gran Caimán, Islas Caimanes 8 al 11 de octubre del 2002)

**Cuestión 2 del
Orden del Día: Vigilancia de la Seguridad Operacional**

**ACCIÓN TOMADA POR EL REINO UNIDO PARA MEJORAR LA VIGILANCIA DE LA
AVIACIÓN CIVIL EN SUS TERRITORIOS DE ULTRAMAR**

(Presentada por el Reino Unido)

RESUMEN

Esta nota resume las acciones tomadas por el Reino Unido para mejorar la vigilancia de la aviación civil en sus Territorios de Ultramar, como resultado de las preocupaciones surgidas durante la auditoría de vigilancia de la seguridad operacional, llevada a cabo en julio del 2000.

1. Introducción

1.1 El Reino Unido tiene, alrededor del mundo, un número de Territorios de Ultramar (OT) semi autónomos. Por lo menos hay, quizá, un Territorio en cada Región de la OACI. Solamente, en la Región CAR hay cinco territorios.

1.2 Por muchos años, la política del Gobierno del Reino Unido ha sido el permitir que estos territorios desarrollen una política de autodeterminación. El Gobierno del Reino Unido también reconoce que, en la actualidad, la mayoría de estos territorios desean permanecer como parte del Reino Unido.

1.3 Esta política de autodeterminación ha permitido que los Territorios de Ultramar (OT) desarrollen en diversas maneras y, en términos de la aviación, su propio carácter distintivo. Aunque la legislación básica, (Orden de la Navegación Aérea (Territorios de Ultramar)), se elabora en el Reino Unido y, por lo tanto es común a todos los OT, cada OT ha desarrollado sus propios requisitos y procedimientos locales.

1.4 La Autoridad de la Aviación Civil Británica (UKCAA) no tiene ninguna jurisdicción en el OT, pero ha sido conservada por largo tiempo por el gobierno Británico, para asesorar la seguridad de la aviación en el OT.

2. Auditoría de la OACI en el Reino Unido y en sus Territorios

2.1 Durante los preparativos para la Auditoría de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI en el Reino Unido, la sección de Vigilancia de Seguridad Operacional, en Montreal, solicitó visitar uno o más OTs como parte de esta auditoría. El Gobierno Británico estuvo de acuerdo, y por lo tanto, se elaboró el Memorando de Acuerdo (MOU).

2.2 La auditoría se llevó a cabo en julio del 2000, y la primera parte consistió en reuniones en el Reino Unido con varios especialistas de la UKCAA, y en visitas a una representación de la industria británica. Los miembros del equipo de la auditoría de la OACI también se reunieron con los oficiales del Gobierno Británico para discutir la relación constitucional y legal con los Territorios de Ultramar. El equipo, entonces, se dividió en dos partes, y visitó dos de los Territorios de Ultramar del UK - Bermuda y las Islas Turcas y Caicos - como un ejemplo representativo.

2.3 La auditoría finalizó elaborando, en el Reino Unido, un informe para la gerencia de la UKCAA, para los oficiales del gobierno británico, y para los directores de la aviación civil de siete de los Territorios de Ultramar de Reino Unido.

3. Resultados de la Auditoría de la OACI

3.1 Los resultados y las recomendaciones se hicieron por separado, tanto para el Reino Unido, como para los Territorios de Ultramar.

3.2 La mayoría de las recomendaciones dirigidas al Reino Unido consistieron en el avance de sus procedimientos, y en una mejor coordinación entre los diversos departamentos de la CAA. La observación más importante que se hizo fue sobre la carencia de importantes provisiones para cubrir las operaciones de la Aviación General Internacional. Esto se está tratando, hoy en día, con nuestros socios europeos y con las Autoridades Conjuntas de Aviación Civil (JAA)

3.3 Sin embargo, las observaciones respecto a los Territorios de Ultramar (OT), fueron más serias. La OACI enfatizó que, cualquiera disposición administrativa tomada en cada territorio, el Reino Unido sigue siendo: *“internacionalmente responsable de la seguridad y de la reglamentación, y de la vigilancia de la seguridad operacional de la aeronave registrada en los territorios”*. La OACI encontró que: *“el Reino Unido no mantiene un expediente de las reglamentaciones o de los requisitos vigentes en varios de los Territorios de Ultramar y, por lo tanto, no puede supervisar eficientemente si los territorios están, de hecho, en conformidad con la legislación básica o con los Anexos de OACI”*.

3.4 La legislación fundamental de la aviación vigente en el OT se hace en el Reino Unido, y es muy similar a la legislación que gobierna la aviación británica. Para el OT, sin embargo, los gobernadores de los territorios toman el lugar de la UKCAA, y tienen el poder equivalente. Los gobernadores tienen que cubrir todos los aspectos para hacer funcionar un país pequeño y, por lo tanto, tienden a no ser expertos en materias de la aviación. Donde un territorio tiene una actividad relevante a la aviación, el Gobierno Local designa a un Director de la Aviación Civil (DCA) quién realiza los deberes del Gobernador en su nombre. El enlace con el Gobierno de su Majestad en el Reino Unido (HMG) se proporciona a través del gobernador vía el Ministerio del Exterior y de la Comunidad Británica de Naciones (Commonwealth). Estos DCAs, sin embargo, son totalmente independientes de la UKCAA.

3.5 Sobre todo, la OACI encontró que: *“el Reino Unido no ha establecido un sistema eficaz para satisfacer sus obligaciones en vigilancia de la seguridad operacional y sus responsabilidades en sus Territorios de Ultramar”*.

4. Acción Correctiva - Territorios de Ultramar

4.1 Porque el informe de auditoría de la OACI infirió que las conclusiones en las Islas Bermudas y en las Islas Turcas y Caicos no eran exhaustivas, el Gobierno Británico decidió que era necesario encontrar una solución importante. Por lo tanto, además de las acciones correctivas específicas realizadas para elaborar las Recomendaciones de la OACI, el Gobierno Británico encargó se llevara a cabo un estudio por consultores independientes para determinar el sistema más apropiado que se necesita para asegurar que puede cumplir con sus obligaciones internacionales regularmente.

4.2 El estudio reafirmó la aseveración de la OACI de que los Territorios de Ultramar eran indivisibles del Reino Unido hasta donde sus obligaciones, bajo la Convención de Chicago, concernían. Además, concluyó que la solución ideal sería extender los poderes de la UKCAA para incluir a los OT. Esto, sin embargo, fue considerado inaceptable, en términos de política, para los gobiernos en los territorios. Tenía que ser encontrada, por lo tanto, una solución compromisoria y, después de una negociación considerable, el resultado final, que de hecho debe ser aprobado formalmente por los Ministros, es establecer una Compañía subsidiaria de la UKCAA, responsable de asegurar que las obligaciones del Reino Unido sean acordes con la OACI. La Compañía tendrá su propia junta directiva, con lugares reservados para los representantes del OT.

4.3 La principal ventaja de esta propuesta, desde el punto de vista del OT, es de que la nueva Compañía no estaría limitada para seguir el sistema reglamentario británico, a condición de que el sistema esté en cumplimiento con OACI. La ventaja, desde el punto de vista del Reino Unido, sería de que un sistema común de reglas, de material de la orientación y de procedimientos serían puestos para todo el OT.

4.4 La Compañía tendrá sus sedes en el Reino Unido, pero habrá una oficina en el Caribe para ocuparse de los cinco OT en esa Región. La oficina del Caribe también intentará cooperar con los órganos auxiliares regionales, establecidos bajo la consideración de la región. La oficina sede será la responsable de los territorios fuera del Caribe.

5. Responsabilidades Específicas del Nuevo Cuerpo Reglamentario del OT

5.1 La Compañía sería responsable de asegurarse de que las obligaciones del Reino Unido con la OACI respecto a los Territorios de Ultramar (OT) se cumplan para las siguientes áreas técnicas (las referencias entre paréntesis corresponden a los Anexos de la Convención de Chicago):

- Licencias al Personal (**Anexo 1**)
- Reglamento del Aire (**Anexo 2**)
- Meteorología (**Anexo 3**) - esto se llevará a cabo a través de la “Autoridad MET” para el OT.
- Cartas Aeronáuticas (**Anexo 4**) - esto se hará conjuntamente con la UKCAA
- Unidades de Medida (**Anexo 5**)
- Operación de Aeronaves (**Anexo 6**)
- Marcas de Nacionalidad y de Matrículas de la Aeronaves (**Anexo 7**)
- Aeronavegabilidad (**Anexo 8**)
- Telecomunicaciones Aeronáuticas (**Anexo 10**)
- Servicios de Tránsito Aéreo (**Anexo 11**)
- Búsqueda y Salvamento (**Anexo 12**)
- Aeródromos (**Anexo 14**)
- Servicios de Información Aeronáutica (**Anexo 15**) - incluirá la responsabilidad del AIP para el OT.
- Protección del Medio Ambiente (**Anexo 16**) - principalmente en términos de ruido y la certificación de emisiones
- Mercancías Peligrosas (**Anexo 18**)

5.2 Además, la Compañía sería responsable de la implantación de los procedimientos de la OACI para los servicios de la navegación aérea - PANS-ABC, PANS-ATM y PANS-OPS.

5.3 Facilitación (**Anexo 9**), Investigación de Accidentes (**Anexo 13**) y Seguridad de la Aviación (**Anexo 17**) permanecerán, por el tiempo que sea, como responsabilidad directa del gobernador de cada territorio con el departamento del transporte Británico que proporciona toda la política Británica en estas áreas.

5.4 Los medios por los cuales el cumplimiento se asegurará serán por medio de una combinación de la Legislación Británica, de la elaboración y mantenimiento de las reglas operacionales, del material de orientación y de procedimientos integrales y auditoría/inspección de las áreas funcionales apropiadas en el OT contra estas medidas reglamentarias.

5.5 En algún OT, la Compañía proporcionaría vigilancia reglamentaria directa de la industria de la aviación. En otras, auditará, regularmente, la capacidad del DCA local para reglamentar su propia industria.

5.6 La Compañía sería responsable de asegurar que el Reino Unido desempeña su parte en Reuniones Regionales apropiadas de la OACI como apoyo a los Territorios de Ultramar. Esto se llevará a cabo, ya sea, proporcionando la experiencia directamente o coordinando la disposición de los expertos del OT, donde sea aprovechable.

5.7 La Compañía también sería responsable de asegurar que las Cartas del Estado de la OACI relevantes al OT son manejadas correctamente. Las Cartas del Estado que requieran una *respuesta*, esto implicará proporcionar la respuesta directamente a nombre del OT o coordinando la respuesta del OT. Las Cartas del Estado que requieran tomar *acción*, será responsabilidad de la Compañía, a través de una combinación de la elaboración de la legislación/reglamentos, de instrucciones y de la asistencia/verificación técnica.

6. Calendarios

6.1 La fecha límite para la creación de la nueva Compañía es el 1 de abril de 2003. Se espera que, en esa fecha, exista un plan de trabajo, y un esquema del personal que estará en la Compañía. Es probable que pase un año antes de que la Compañía esté lista y los Reglamentos Operacionales, el Material de Orientación y los Procedimientos Comunes sean desarrollados en el lugar. Mientras, serán utilizados los requisitos existentes y los procedimientos del OT.

7. Acción requerida

7.1 Se invita la reunión a:

- a) tomar nota de los esfuerzos del Reino Unido para mejorar la vigilancia de la aviación civil en sus Territorios de Ultramar; y
- b) a considerar el alcance de la cooperación entre los Estados en la Región CAR, y el Nuevo Órgano Reglamentario Británico propuesto para los Territorios de Ultramar.