



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Seguridad de la Vigilancia Operacional

2.5 Temas relacionados con Seguridad

**VIGILANCIA OPERACIONAL DE LOS EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS
EXTRANJEROS: EL SISTEMA DE LOS ESTADOS UNIDOS**

(Presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

El pasado mes de mayo, como resultado de inspecciones de plataforma, la autoridad de aviación civil Holandesa (ACC) prohibió a Onur Air, una aerolínea Turca, a continuar proporcionando servicio a los Países Bajos. A horas del anuncio de esta prohibición, las ACCs Francesa, Alemana y Suiza aparentemente impusieron sus propias restricciones a esta aerolínea. Mientras que la situación de Onur Air podría haber justificado esta acción tan precipitada, aparentemente se hizo poco o ningún esfuerzo de involucrar a la ACC Turca en los procesos de investigación y toma de decisión de los Estados que impusieron estas prohibiciones y limitaciones. En efecto, el gobierno de Turquía reaccionó enérgicamente a la prohibición Holandesa en particular, e inicialmente amenazó con represalias en contra de aerolíneas de los países que impusieron tales restricciones a Onur Air.

No hay sustituto para un diálogo oportuno, constructivo y directo entre los Estados y explotadores involucrados para resolver temas relacionados con seguridad operacional. Esta nota describe el sistema usado por los Estados Unidos y su Administración Federal de Aviación (FAA), primero que reconoce las obligaciones de la OACI y no sólo permite, sino que requiere, una colaboración adecuada entre todas las partes involucradas en cualquier situación que represente una amenaza a la seguridad operacional de la aviación internacional

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Uno de los mayores logros de la 35ª. Asamblea de la OACI el pasado otoño fue la aprobación de la nueva estrategia unificada para resolver deficiencias relacionadas con seguridad operacional. Una de las mayores características de este concepto es la transparencia y el aumento en la divulgación de información importante relacionada con seguridad operacional. Entre estas líneas, la resolución (A35-16/1) adoptada por la Asamblea alienta a los Estados Contratantes a:

- intercambiar con los demás “información crítica relativa a la seguridad operacional que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional de la navegación aérea internacional y a facilitar el acceso a toda la información pertinente relativa a la seguridad operacional”
- utilizar plenamente toda la “información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluso durante las inspecciones, tal como se prevé en el Artículo 16 del Convenio”;
- recordar la “necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional”

1.2 Los Estados Unidos aprueban totalmente esta Resolución, incluyendo estas cláusulas directivas específicas al reconocer y reforzar las obligaciones de vigilancia operacional de los Estados respecto a la operación de aeronaves extranjeras dentro de su espacio aéreo. En la implementación actual de esas medidas en situaciones específicas en las que surgen temas de seguridad operacional, un ingrediente clave es un diálogo constructivo y oportuno entre los explotadores de servicios aéreos extranjeros y las autoridades de aviación civil (ACCs), incluyendo la ACC que emite el certificado al explotador de servicios aéreos (AOC) y la ACC que tiene la responsabilidad del espacio aéreo afectado. La parte de discusión de esta nota describe el sistema usado por los Estados Unidos mediante el cual la Administración Federal de Aviación (FAA) ejerce sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional respecto a la operación de aeronaves extranjeras, directamente con el explotador de servicio aéreo extranjero así como con la ACC que emitió el AOC.

2. VIGILANCIA OPERACIONAL DE LOS EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJEROS BAJO LA PARTE 129 DE LAS REGLAMENTACIONES FEDERALES DE AVIACIÓN

2.1 El título de la reglamentación que aplica a estas operaciones dentro de los Estados Unidos es “Operaciones: Explotadores de Servicios Aéreos Extranjeros y Explotadores de Aeronaves Extranjeras Registradas para Transporte Común en los Estados Unidos” (14 CFR 129). Junto con algunos requisitos básicos, también obliga a los explotadores de servicios aéreos extranjeros el cumplimiento de las Normas y Procedimientos Recomendados de la OACI en el Anexo 6, Parte I. La parte 129 también requiere que cualquiera de esos explotadores busque y obtenga las especificaciones de las operaciones de la FAA antes de empezar cualquier operación en los Estados Unidos, un documento que especifique varios elementos, incluyendo aeropuertos, rutas y aeronaves autorizadas para ser usados en sus operaciones. Los explotadores extranjeros normalmente solicitan las especificaciones de estas operaciones a la Oficina de Normas de Vuelo Internacional de la FAA (IFO) con la responsabilidad geográfica del Estado del explotador. En lo que se refiera a las Regiones de Norteamérica y el Caribe, los explotadores de servicios aéreos extranjeros deberán solicitarlo a la Oficina de Normas de Vuelo Internacional de la FAA en Miami, Florida. Una vez emitidas por la IFO, normalmente después de la emisión de una licencia económica por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, el explotador puede empezar su servicio hacia y desde los aeropuertos listados en sus especificaciones de operación. Con otras oficinas de normas de vuelo de la FAA, la IFO empieza el seguimiento de la vigilancia operacional del explotador, normalmente mediante inspecciones de plataforma cuando la aeronave del explotador llega a los aeropuertos de los Estados Unidos.

2.2 Cuando surgen asuntos de seguridad operacional en el curso de esas investigaciones o debido a otras circunstancias, los inspectores de la FAA tratan de resolverlos al más bajo nivel posible, empezando con un diálogo directo con la tripulación y con el gerente de la estación del explotador en el aeropuerto. En la muy rara ocasión en que este diálogo no es productivo, los inspectores de la FAA informarán al personal de estos explotadores que ellos pueden estar violando las reglamentaciones de los Estados Unidos, pero normalmente no retirarán del servicio la aeronave. Si el explotador decide empezar el vuelo con temas importantes de seguridad operacional no resueltos, la FAA entonces dará una sanción al explotador para prohibir otros vuelos, si fuera apropiado. La IFO, como emisora y gestora de las especificaciones de operación de la FAA para este explotador, también podrá escoger en algunas situaciones, si fuera necesario, traer este asunto a la atención del punto de contacto a nivel gerencial de este explotador. Y, como último recurso, la IFO podría inclusive empezar un diálogo con los oficiales de la ACC que emitió el AOC a este explotador, para poner más presión y resolver exitosamente los temas de seguridad operacional remanentes.

2.3 También es importante tomar nota que los Estados Unidos, mediante los acuerdos bilaterales de transporte aéreo que realizan con otros gobiernos, aseguran un proceso consultivo bajo el Artículo 6 que, a menos que sea esencial tomar una acción inmediata para preservar la seguridad operacional, se debe realizar entre las dos partes cuando las circunstancias requieren ese diálogo formal, a nivel alto, de gobierno a gobierno. Mientras que el Artículo 4 de esos acuerdos autoriza a cualquier parte a tomar acción inmediata para “revocar, suspender o limitar” la autorización operacional de un explotador de servicios aéreos por falta de cumplimiento con las normas de seguridad operacional, estas acciones normalmente no deben tomarse, con la excepción arriba mencionada, hasta que estas consultas hayan tenido lugar entre los dos gobiernos.

3. VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL PROPORCIONADA POR LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL EMISORA DE UN AOC

3.1 De acuerdo a las directrices de la Resolución A35-16/1, la FAA busca y usa información sobre seguridad operacional de su propio Programa de Evaluación de Seguridad Operacional de Aviación Internacional (IASA), así como de otras fuentes confiables como el Programa Universal de Auditoría de Vigilancia de Seguridad Operacional de la OACI (USOAP) con el objeto de “preservar la seguridad operacional” de las operaciones dentro del espacio aéreo de los Estados Unidos. En el proceso del IASA, se requiere que la FAA realice determinaciones periódicas usando las Normas y Métodos Recomendados de la OACI como parámetros para ver si un Estado está proporcionando o no la vigilancia de la seguridad operacional adecuada a los explotadores de servicios aéreos extranjeros que sirven, o buscan servir en los Estados Unidos o participan en un acuerdo recíproco de código compartido con el explotador de servicios aéreos de los Estados Unidos. En el curso de esas evaluaciones, la FAA reúne datos importantes, normalmente de pláticas directas con la ACC, su personal gerencial, así como con uno o dos explotadores de servicios aéreos sujetos a verificación por esta ACC.

3.2 Si como resultado del esfuerzo de esta investigación la FAA cree que la ACC no está cumpliendo con sus obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional bajo la Convención de Chicago y sus anexos, empieza el proceso de consulta descrito en el párrafo 2.3. El Artículo 6 del acuerdo bilateral de transporte aéreo indica que “ cualquier parte puede solicitar consultas sobre las normas de seguridad operacional que tiene la otra Parte sobre instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves y operación de la línea aérea designada”. Los oficiales de la FAA entonces se reúnen con sus contrapartes para notificarles los resultados de sus evaluaciones, dan una oportunidad de reacción por parte de la ACC, y especifican cualquier necesidad de acciones correctivas residuales a ser tomadas por la ACC. El Artículo 6 también autoriza a cualquier parte a retener, revocar, o limitar operaciones dentro de su territorio si la otra parte no toma las acciones correctivas apropiadas dentro de un tiempo razonable.

Pendiente de la finalización de cualquier acción correctiva necesaria, la FAA asigna a este Estado un nivel público de IASA Categoría 2, i.e. no cumple con el suministro de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI. El Congreso de los Estados Unidos envía la notificación pública de la información de la categoría al público que viaja.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Como se reflejó en la Resolución A35-16/1, los Estados Contratantes de la OACI deberán tomar las acciones apropiadas para preservar la seguridad operacional en todas las operaciones en sus espacios aéreos, incluyendo aquellas dirigidas por explotadores extranjeros. Aunque la seguridad operacional es de primordial importancia, los Estados deberán también aceptar sus respectivas obligaciones que el Estado del Explotador también tiene como emisor de un AOC a un explotador. A menos que las situaciones que involucren a explotadores extranjeros representen serias e inminentes amenazas a la seguridad operacional que requieren acción inmediata por parte una autoridad de vigilancia, éstas deberán ser resueltas a través de un diálogo directo y constructivo entre el explotador y el Estado involucrado. Generalmente no deberán tomarse acciones precipitadas e injustificadas sobre licencias y certificados antes de que todos los hechos estén disponibles y hayan sido sujetos a la debida inspección de las autoridades del Estado que da el servicio de vigilancia.

5. ACCIÓN POR LA REUNIÓN

5.1 Se invita a la Reunión a :

- a) tomar nota del contenido de esta nota; y
- b) instar a los Estados de las Regiones de Norteamérica y el Caribe a vigilar a los explotadores de servicios aéreos extranjero en estrecha coordinación, cuando sea necesario, con otros Estados relacionados, particularmente con el Estado del Explotador que emitió el certificado de explotador de servicios aéreos (AOC).