



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación

EXPEDICIÓN Y RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS (AOC) Y AUTORIZACIONES

(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional)

RESUMEN

En los últimos años, las líneas aéreas afiliadas a la IATA han observado un aumento en la documentación exigida por los Estados para autorizar operaciones de líneas aéreas matriculadas en otros Estados.

Los procedimientos asociados con dichas autorizaciones exigen que las líneas aéreas presenten múltiples documentos sin pertinencia para la seguridad de vuelo. La gestión de un gran volumen de tales requisitos no armonizados añade significativamente al costo y a la carga administrativa sin beneficio justificable en materia de seguridad operacional o eficiencia.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a que aliente a los:

- Estados a que adhieran al contenido y formato normalizado para la emisión de los AOC y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones contenidas en el Anexo 6; y
- Estados miembros a que reconozcan como válidos los AOC y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones expedidos por otros Estados que satisfagan los requisitos del Anexo 6.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota se relaciona con la seguridad operacional, la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Un elemento fundamental de la aviación internacional consiste en el reconocimiento de certificados, licencias y aprobaciones, acompañado de un sistema de supervisión continua. Basándose en este principio subyacente, la IATA ha apoyado firmemente el programa universal OACI de vigilancia de la auditoría de la seguridad operacional (USOAP), programa que fomenta la recopilación y publicación sistemática de los datos sobre seguridad operacional de la aviación.

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

1.2 La IATA ha contribuido también de manera significativa asistiendo a los Estados en su función de supervisión de las operaciones realizadas en sus territorios (ref. *Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional*, párrafo 4.2.2.2) y estableciendo el programa de auditoría de la seguridad operacional de la IATA (IOSA) y dando a conocer la lista de los explotadores que satisfacen plenamente sus requisitos.

1.3 La Resolución A36-6 de la Asamblea, entre otras cosas:

1) “*Recuerda* a los Estados contratantes la necesidad de llevar a cabo una vigilancia de la seguridad operacional de sus explotadores en pleno cumplimiento de los SARPS pertinentes, así como de asegurarse ellos mismos de que los explotadores extranjeros que vuelen en su territorio sean objeto de una vigilancia adecuada por parte de sus propios Estados y de tomar las medidas apropiadas cuando sea necesario para preservar la seguridad operacional;

...

4) *Insta* a los Estados contratantes a que reconozcan como válido el certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) expedido por otros Estados contratantes con la finalidad de que vuelen sobre su territorio, incluyendo aterrizajes y despegues, siempre y cuando los requisitos de acuerdo con los cuales se haya expedido el certificado sean iguales o superiores a las normas mínimas aplicables que se especifican en el Anexo 6, Partes I y III, Sección II;

5) *Insta* al Secretario General a que continúe preparando directrices y procedimientos para verificar las condiciones necesarias para reconocer como válidos los certificados y licencias, de conformidad con el Artículo 33 del Convenio y las normas aplicables;

6) *Insta* a los Estados contratantes a que establezcan reglamentos operacionales que rijan la admisión de explotadores extranjeros de servicios aéreos en su territorio, de conformidad con el Convenio y en términos no discriminatorios y en consonancia con las normas, directrices y procedimientos de la OACI, teniendo en cuenta debidamente la necesidad de reducir al mínimo el costo y la carga para los Estados contratantes y los explotadores;

7) *Insta* a los Estados contratantes a que se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto a los requisitos y medidas operacionales específicos para la admisión de explotadores de otros Estados contratantes que puedan perjudicar el desarrollo ordenado de la aviación civil internacional.”

1.4 Siguiendo el elemento 7 de la mencionada resolución, la OACI elaboró la Enmienda 32 del Anexo 6, con efecto a partir del 20 de julio de 2008 y aplicación el 20 de noviembre de 2008, proporcionando nuevas normas. Además, se revisó y actualizó el *Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* (Doc 8335). Pese a dichas medidas, algunos Estados están introduciendo cada vez más, respecto a los explotadores extranjeros, especificaciones (relativas a las operaciones) que ni se ajustan a las disposiciones vigentes del Anexo 6 ni forman parte de un sistema de intercambio colectivo de datos. Dichos requisitos han impuesto a las líneas aéreas una carga significativa en materia de cumplimiento.

2. ANÁLISIS

2.1 Debido a requisitos legítimos de seguridad operacional, la aviación ha llegado a ser una de las actividades comerciales más reglamentadas en el mundo. Es también una de las que más se caracterizan por su alcance mundial, en que ciertas líneas aéreas cuentan con numerosos puntos de destino internacionales.

2.2 Por consiguiente, preocupa a la industria el hecho de haber observado que un número creciente de Estados está introduciendo nuevos requisitos que van en contra de las normas del Anexo 6 y la correspondiente orientación y que contribuyen poco a la seguridad operacional y eficiencia del sistema de transporte aéreo.

2.3 Esto constituye particularmente un problema en el caso del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) y las especificaciones relativas a las operaciones de una línea aérea, cuando las autoridades de reglamentación de un Estado establecen nuevos requisitos que afectan a explotadores matriculados en otro país. Las disposiciones del Anexo 6 constituyen la base para establecer los requisitos. En años recientes, las líneas aéreas afiliadas a la IATA han observado un aumento de tales nuevos requisitos en que se pide a las líneas aéreas que presenten una gran variedad de documentos poco relacionados con la seguridad de vuelo. Constituye un ejemplo de ello la exigencia de que los explotadores presenten el contrato de arrendamiento de toda aeronave extranjera que efectúa vuelos con destino al Estado en cuestión.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Dado el carácter mundial de las actividades de transporte aéreo y los considerables requisitos de reglamentación a los que están sometidos los explotadores de servicios aéreos, es indispensable lograr un nivel razonable de armonización. La OACI ha proporcionado dicha armonización mediante las disposiciones del Anexo 6, así como valiosa orientación. La actual situación de divergencia creciente entre dichas disposiciones ha hecho que el cumplimiento sea oneroso y pesado, sin beneficio justificable en materia de seguridad operacional o eficiencia.