



Organización de Aviación Civil Internacional
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y
Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG)

NOTA DE ESTUDIO

AVSEC/FAL/RG/9 — NE/11
20/03/19

Novena Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG/9)

Santo Domingo, República Dominicana, del 27 al 29 de marzo de 2019

Cuestión 6 del
Orden del Día:

Programas y Proyectos - Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)

EVALUACIÓN DE LAS REGULACIONES DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD Y FACILITACIÓN DE LOS VUELOS NO REGULARES O CHÁRTERS ENTRE LOS ESTADOS

(Presentada por República Dominicana)

RESUMEN EJECUTIVO	
El contenido de esta Nota de Estudio, tiene por objeto buscar el establecimiento de procesos y procedimientos estandarizados en materia de seguridad y facilitación para ser aplicados a los Vuelos No Regulares o Charters, desarrollando y homologando herramientas que busquen la aplicación uniforme y efectiva del cumplimiento de las normas y métodos recomendados de los anexos 9 (Facilitación) y 17 (Seguridad) de la OACI, dado que estas operaciones no cumplen con las mismas regulaciones que las operaciones comerciales regulares. En ese mismo sentido, buscar cuales factores se deben considerar al momento de establecer tales regulaciones.	
Acción:	Se invita al Grupo Regional a presentar propuestas para establecer entre los Estados de la región, los procesos y procedimientos para la regularización mínima estandarizada en materia de seguridad y facilitación de las operaciones de los vuelos no regulares o charters internacionales.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad de la aviación y facilitación
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 9, (Facilitación).• Anexo 17 (Seguridad), Protección de la aviación Civil Contra Acto de Interferencia Ilícita.• Convenio de Roma de 7 de octubre de 1952 relativo a la unificación de ciertas reglas referentes a los daños causados por la aeronave a terceros en superficie.• Acuerdo multilateral relativo a derechos comerciales de los servicios aéreos no regulares europeos firmado en París el 30 de abril de 1956.• Plan Global de la Seguridad de la Aviación Civil de la OACI (Plan GASEP).• Iniciativa OACI de "Ningún País se queda Atrás".

1. Introducción

1.1 Como es de conocimiento general de los Estados, los vuelos chárter tienen tasas de incidentes en materia de seguridad y seguridad operacional más elevadas que las aerolíneas con servicio programado, lo cual es una problemática global, incluso en naciones con industrias modernas de aviación, dado a los inquietantes factores que son comunes en los casos que han sido analizados, especialmente porque éstas empresas siguen regulaciones menos estrictas de seguridad aérea que las de aviación comercial con operaciones regulares.

1.2 Dentro de los factores que podríamos analizar, está la situación de que estas operaciones cuentan con menos supervisiones de vigilancia y regulaciones por parte de las autoridades correspondientes en materia de seguridad y seguridad operacional, en comparación a las aplicadas a los explotadores de aeronaves con operaciones programadas y regulares.

2. Desarrollo de tema.

2.1 Dado que del transporte aéreo no solo es un motor vital del crecimiento socioeconómico global, y muchos de los Estados dependen de esta industria para su desarrollo y sostenimiento, los Estados en coordinación con los organismos internacionales que regulan la materia, deberían hacer mayores esfuerzos para mitigar incidentes y garantizar la seguridad de los usuarios.

2.2 En materia de seguridad de aviación civil, esto presenta un gran desafío ante las autoridades, ya que en algunos Estados podrían existir regulaciones para estas operaciones, sin embargo, surgen interrogantes en cuanto a las limitaciones y responsabilidades asumidas por las autoridades, que dificulta la implementación adecuada de las medidas de seguridad.

2.3 Las operaciones de vuelos charter, están más expuestas a operar con restricciones de capital, con propietarios que también son pilotos de los aviones, equipos más antiguos y con otros desafíos, ya que tienen fraccionadas sus operaciones en más de un país, y con frecuencia las autoridades de una de esas naciones asumen que la otra está activamente regulando e inspeccionando dichas operaciones, pero que con frecuencia no ocurre así.

2.4 Muchos Estados han ido implementando regulaciones de las operaciones de los vuelos No regulares o Charters, con avances significativos en su rol para normalizar estas operaciones y proteger la seguridad de los pasajeros, sin embargo, aún existen grandes retos para continuar sus esfuerzos de coordinación en busca de cerrar aquellas brechas que han sido detectadas en sus procesos internos de fiscalización.

2.5 Estos aspectos en seguridad de la aviación podrían ayudar a regular y fortalecer el sistema de seguridad de la aviación civil, contribuyendo así a ofrecer garantías en términos generales en la materia. La distinción entre vuelos regulares y no regulares, pese a su aparente simplicidad, ofrece muy serias dificultades, lo que ha dado motivo a encontradas opiniones en la doctrina especializada

2.6 Cualquiera que sea la postura que se adopte respecto a si el transporte aéreo constituye un solo mercado o existe una sustantiva distinción entre el regular y el charter, es innegable que tanto

desde el punto de vista internacional ambos tipos de tráfico han sido tratados con una normativa legal y reglamentaria diferente.

3. Conclusión

3.1 Al analizar los datos para la mejora de la seguridad de la aviación en sentido general, podemos confirmar que se ha mejorado gracias a un proceso de investigación y coordinación entre los Estados, que identifica las causas probables de un accidente y establece recomendaciones para reducir el riesgo. Sin embargo, a medida que la aviación se vuelve cada vez más segura y se reducen los accidentes, falta de reciprocidad de información entre muchos Estados datos no permite avanzar en la tendencia necesaria para un enfoque basado en la evaluación riesgo sistémico que contribuya a mejorar la seguridad de la operaciones de vuelos no regulares o charter.

3.2 Se espera que esta Nota de Estudio, pueda influir en que los Estados puedan unificar criterios y compartirlos entre ellos, a fin de establecer de forma estandarizada y segura las operaciones de los vuelos No regulares o charter.

3.3 La historia de la aviación es la historia de una continua mejora en seguridad. No debemos perder jamás de vista esta dedicación a medida que logramos reducir cada vez más la tasa de siniestralidad y los actos de interferencias ilícitas que han surgido, gracias a los esfuerzo que han venido haciendo los Estados.

4. Acciones requeridas

4.1 Se invita al Grupo Regional a presentar propuestas para establecer entre los Estados de la región, los procesos y procedimientos para la regularización mínima estandarizada en materia de seguridad y facilitación de las operaciones de los vuelos no regulares o charters internacionales.

— — — — —

APÉNDICE
OPERACIONES CHARTER A REPÚBLICA DOMINICANA
(Fuente: Junta de Aviación Civil)

NÚMERO DE OPERACIONES AÉREAS EN VUELOS CHÁRTER POR AEROPUERTOS 2017-2018

El 41.3% de las operaciones chárter realizadas hacia o desde República Dominicana en el año 2018 tuvieron como origen o destino al Aeropuerto Internacional de Punta Cana. Le sigue en esta lista el Aeropuerto Internacional Dr. Joaquín Balaguer (El Higüero) con el 23.7%. Cabe señalar que en esta última terminan operan en su mayoría aeronaves de reducida capacidad.

En el siguiente cuadro comparamos el número de operaciones chárter por aeropuertos para los años 2017 y 2018, obsérvese el incremento registrado en el Aeropuerto Internacional de Las Américas, Dr. José Francisco Peña Gómez.

Aeropuertos	2017	%	2018		Variacion 2018	
					Abs.	%
Del Cibao	163	1.0%	62	0.4%	(101)	-62.0%
El Catey, Samaná	111	0.7%	192	1.1%	81	73.0%
El Higüero	3,201	20.6%	4,055	23.7%	854	26.7%
La Romana	841	5.4%	1,305	7.6%	464	55.2%
Las Américas, JFPG	2,205	14.2%	3,517	20.5%	1,312	59.5%
Puerto Plata	1,252	8.1%	923	5.4%	(329)	-26.3%
Punta Cana	7,753	49.9%	7,064	41.3%	(689)	-8.9%
Total	15,526	100.0%	17,118	100.0%	1,592	10.3%

NÚMERO DE MOVIMIENTOS DE PASAJEROS EN VUELOS NO REGUALRES

Año 2017.	1,643,879.
Año 2018.	1,333,706.
Total	2,977,585.