

## PARTE II – EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS

### VOLUMEN VII – VIGILANCIA DE EXPLOTADORES EXTRANJEROS EN OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

#### Capítulo 1 – Los principios de la vigilancia de explotadores extranjeros

##### Índice

	Página
<b>Sección 1 - Generalidades</b> .....	<b>PII-VVII-C1-01</b>
1. Objetivo.....	PII-VVII-C1-01
2. Base de cumplimiento .....	PII-VVII-C1-01
3. Definiciones y abreviaturas .....	PII-VVII-C1-01
<b>Sección 2 – Principios</b> .....	<b>PII-VVII-C1-02</b>
1. Introducción .....	PII-VVII-C1-02
2. Cláusula de seguridad operacional .....	PII-VVII-C1-02
3. El derecho de la AAC a inspeccionar aeronaves de otros Estados.....	PII-VVII-C1-03
4. Aprobación de la AAC para que un EAE opere en su territorio .....	PII-VVII-C1-03
5. Auditorías del explotador por parte de organismos de auditoría comercial establecidos .....	PII-VVII-C1-04
6. Validez y renovación de las aprobaciones .....	PII-VVII-C1-04
7. Compartir información de seguridad operacional.....	PII-VVII-C1-05
8. Proceso de aprobación y vigilancia continua .....	PII-VVII-C1-05

#### Sección 1 - Generalidades

##### 1. Objetivo

El objetivo de este volumen es proveer orientación y guía a los OI sobre las responsabilidades de la AAC con respecto a las operaciones de transporte aéreo comercial por parte de explotadores aéreos extranjeros.

##### 2. Base de cumplimiento

Este volumen se basa en el Anexo 6, Parte I, Transporte aéreo comercial internacional: Aviones y Parte III - Operaciones Internacionales: Helicópteros, Sección II, Transporte aéreo comercial internacional y en los requisitos del LAR 129 - Operaciones de explotadores extranjeros.

##### 3. Definiciones y abreviaturas

3.1 Autoridad de Aviación Civil Extranjera (AACE).- Autoridad de Aviación Civil (AAC) que representa al Estado de matrícula o al Estado del explotador aéreo extranjero.

3.2 Explotador aéreo extranjero (EAE).- Cualquier explotador que posee un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) expedido por la AAC de un Estado y que opera, o pretende operar, sobre el espacio aéreo de otro Estado.

3.3 Reconocimiento del certificado de explotador de servicios aéreos (AOOCR).- Documento expedido por la AAC a un explotador aéreo extranjero de conformidad con el LAR 129.

## Sección 2 – Principios

### 1. Introducción

1.1 Los reglamentos y los procedimientos para la aprobación, vigilancia y resolución de problemas de seguridad operacional asociados con las operaciones de transporte aéreo comercial por parte de un explotador de otro Estado [en adelante denominado explotador aéreo extranjero (EAE)] deben ajustarse al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y a sus Anexos relacionados. Resulta particularmente importante reconocer que la función primaria en la vigilancia de la seguridad operacional de cualquier explotador es la de la AAC que emitió el AOC (la AAC del Estado del explotador).

1.2 Cada Estado asume, de acuerdo con el Artículo 12 del Convenio, la responsabilidad de garantizar que todas las aeronaves que vuelan o maniobran en su territorio cumplan con las normas y reglamentos relacionados con el vuelo y las maniobras en vigor y que todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar.

1.3 El Artículo 33 del Convenio dispone que los certificados de aeronavegabilidad y de aptitud y las licencias emitidas o convalidadas por el Estado en el que la aeronave se encuentra registrada (Estado de matrícula), sean reconocidos por otros Estados, siempre que los requisitos en virtud de los cuales se expidieron o convalidaron dichos certificados o licencias sean equivalentes o superiores a las normas mínimas que pueden definirse ocasionalmente de acuerdo con el Convenio.

1.4 Este requisito de reconocimiento se encuentra extendido en el Anexo 6 – *Operación de aeronaves*, Parte I, Transporte aéreo comercial internacional – Aviones; y Parte III, Operaciones internacionales – Helicópteros, Sección II, de manera que las AAC reconozcan como válidos los AOC emitidos por otro Estado, siempre que los requisitos en virtud de los cuales se emitió el certificado sean al menos equivalentes a las normas especificadas en el Anexo 6, Parte I o Parte III Sección II, según corresponda, y en el Anexo 19.

1.5 Además de los requisitos aplicables del Anexo 6 y del Anexo 19, el Párrafo 129.010 (b) del LAR 129 requiere que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido el AOC establezcan como mínimo las normas especificadas en los Anexos 1 (Licencias al personal), 2 (Reglamento del aire), 8 (Aeronavegabilidad) y 18 (Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea). El documento expedido por la AAC a un EAE de conformidad con el LAR 129 se conoce como *reconocimiento del certificado de explotador de servicios aéreos (AOOCR)*.

1.6 El Artículo 39 del Convenio establece la obligación de un Estado, de anotar los certificados y licencias por él otorgados, cuando cualquier aeronave o pieza deje de satisfacer en algún aspecto las normas de la OACI o cualquier titular de una licencia no reúna por completo las condiciones prescritas por las normas de la OACI relativa a la clase de licencia o certificado que posea. Por su parte, el Artículo 40 del Convenio, obliga al Estado emisor de tales anotaciones, a solicitar permiso del Estado o Estados en cuyo territorio desee entrar. En otros términos, exige que el Estado emisor de dichas anotaciones notifique oportunamente a los Estados donde su aeronave o personal aeronáutico operen, de las exenciones otorgadas.

1.5 Para asistir en la aprobación y vigilancia de las actividades de los EAE, cada AAC asume en virtud del Artículo 21 del Convenio la responsabilidad de brindar información acerca de la matrícula y titularidad de las aeronaves individuales. La intención es que esta información, junto con la identificación de la AAC del explotador y el explotador, esté disponible en el sitio seguro de la OACI en forma de un sistema de información de las aeronaves vinculado al registro internacional del AOC.

### 2. Cláusula de seguridad operacional

2.1 Los Estados suscriben acuerdos de servicios aéreos para brindar servicios a otro Estado y viceversa. Dichos acuerdos bilaterales a menudo se basan principalmente en consideraciones

políticas y económicas y no siempre abordan la seguridad operacional. El 13 de junio de 2001, el Consejo de la OACI adoptó una resolución y una cláusula modelo sobre seguridad operacional de la aviación que debe incluirse en los acuerdos de servicios aéreos (ver el Adjunto A de este capítulo).

2.2 La cláusula modelo aborda los requisitos de seguridad operacional que deben mantener las partes del contrato y ayuda a garantizar que las aeronaves que se utilizan en espacios aéreos y aeropuertos en otro Estado se operen y mantengan de acuerdo con las normas de la OACI. El diálogo continuo, así como la vigilancia de las operaciones sería un requisito para mantener la validez de dicho contrato.

2.3 Esta cláusula de seguridad operacional proporciona a las AAC un proceso normalizado para abordar problemas que puedan tener en relación con la operación segura de aeronaves de los EAE. Además, al focalizar la atención en los aspectos de seguridad operacional de un acuerdo de servicio aéreo bilateral o multilateral, una cláusula de seguridad operacional enfatiza las responsabilidades de las AAC para proveer una vigilancia adecuada de la seguridad operacional de las operaciones de transporte aéreo comercial.

2.4 La cláusula modelo sobre seguridad operacional no contiene referencia alguna a las sanciones o penalidades por el incumplimiento de normas sobre la base de que los acuerdos de servicio aéreo generalmente incluyen un artículo que versa sobre los problemas de incumplimiento.

### **3. El derecho de la AAC a inspeccionar aeronaves de otros Estados**

3.1 En virtud del Artículo 16 del Convenio, la AAC tiene derecho a inspeccionar las aeronaves de otros Estados a la llegada o a la salida y de inspeccionar los certificados y otros documentos prescritos por el Convenio y sus Anexos, siempre que no haya demoras excesivas en la operación.

3.2 El Anexo 6, Parte I, 4.2.2.2; y Parte III, Sección II, 2.2.2.2, requiere que la AAC establezca un programa con procedimientos para la vigilancia de las operaciones en su territorio por parte de un EAE y para realizar las acciones adecuadas cuando sea necesario para preservar la seguridad operacional. En el contexto del SRVSOP, de acuerdo con el Párrafo 129.020 (b) del LAR 129, este programa es el programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad operacional en rampa (IDISR), detallado en su propio manual de procedimientos IDISR. Algunos de los requisitos verificados por las inspecciones de seguridad operacional en rampa del IDISR incluyen la documentación a bordo requerida por el Artículo 29 del Convenio, la documentación (incluyendo manuales de la aeronave y del explotador) y equipo de abordaje requeridos por el Anexo 6, las licencias de la tripulación de acuerdo al Anexo 1 y la identificación de la aeronave de acuerdo con el Anexo 7. Aunque las inspecciones de seguridad operacional en rampa sean la principal actividad de inspección sobre los EAE, la Sección 129.020 del LAR 129 permite que la AAC realice otros tipos de inspecciones, como en las instalaciones, procedimientos, etc., se entiende que éstas son necesarias en virtud de la seguridad operacional.

3.3 El Anexo 8, Parte II, 3.6, permite que la AAC evite que una aeronave extranjera que ha sufrido daños retome sus operaciones de vuelo con la condición de que informe al Estado de matrícula de inmediato. El Estado de matrícula tendrá en cuenta la aeronavegabilidad de la aeronave y prohibirá que la aeronave retome los vuelos hasta que se restaure su condición de aeronavegabilidad o permitirá que la aeronave retome los vuelos, si se la considera en buen estado de aeronavegabilidad, o permitirá que la aeronave realice una operación de transporte aéreo no comercial, bajo condiciones limitantes a un aeródromo donde se restaurará su condición de aeronavegabilidad.

### **4. Aprobación de la AAC para que un EAE opere en su territorio**

*Nota.- El término "aprobación" para un EAE en este volumen no tiene el mismo significado que el proceso de certificación de un explotador nacional. En el contexto de los EAE, el término "aprobación" puede entenderse como un proceso de validación del AOC del explotador extranjero, que lleva al reconocimiento del AOC (AOCR) y una autorización para las operaciones del EAE en territorio nacional. Cuando corresponda, el término "aprobación" es equivalente al término "validación", en relación a los EAE.*

4.1 Como consecuencia de lo antedicho y a fin de ejercer su autoridad y para cumplir con las obligaciones en virtud del Convenio con respecto a la seguridad operacional de las operaciones en su territorio, la AAC debe desarrollar procedimientos para la vigilancia de la seguridad operacional de los EAE y para autorizar a dichos EAE a operar dentro de su territorio de manera consistente con los requisitos reglamentarios nacionales de su Estado y, si es aplicable, con los acuerdos bilaterales o multilaterales firmados por los Estados involucrados.

4.2 Normalmente, los Estados tienen sus propios requisitos jurídicos, legales y económicos para otorgar la autorización de la operación de un EAE en su territorio, como por ejemplo, para la obtención de los derechos de tránsito (a veces previstos en los acuerdos bilaterales o multilaterales). Estas actividades pueden estar a cargo de la AAC o de otros organismos nacionales apropiados.

4.3 Es así que, además de una revisión administrativa, jurídica, legal y económica de la documentación relevante del explotador, debe llevarse a cabo una evaluación técnica, que considere información relacionada con la seguridad operacional del explotador y, si se encontrara disponible, de la OACI o de programas de seguridad operacional de los Estados (como los controles de rampa realizados por otros Estados de la región, donde el explotador ya opera).

4.3 En caso de hallazgos negativos significativos/deficiencias graves, la revisión de documentos deberá estar seguida de conversaciones con la AAC del Estado del explotador procurando la resolución de deficiencias antes de otorgar la aprobación. Esta información puede complementarse, en parte, con consideraciones de auditorías incluyendo auditorías del explotador. La AAC puede considerar las auditorías realizadas por las AAC de otros Estados o por organizaciones de auditoría reconocidas, como se describen en el Párrafo 5.

*Nota.- El manual de procedimientos IDISR incluye ejemplos de hallazgos significativos durante una inspección de rampa.*

4.5 En caso de hallazgos negativos significativos/deficiencias graves, que no sean solucionados, la AAC debe negar la aprobación de un explotador extranjero.

## **5. Auditorías del explotador por parte de organismos de auditoría comercial establecidos**

A discreción de la AAC, un organismo de auditoría comercial establecido podrá realizar una auditoría de las normas que mantiene un EAE utilizando uno de los sistemas de evaluación reconocidos internacionalmente, que puede considerarse aceptable como información adicional. Los resultados de dicha auditoría no deben ser la única fuente de información para la determinación de la aprobación de un EAE, ya que la auditoría puede no evaluar dichas condiciones intrínsecamente relacionadas con las responsabilidades continuas de vigilancia que incluyen, sin limitaciones, la cantidad suficiente de procedimientos operativos, la aprobación de la MEL adecuada y la garantía del cumplimiento de los programas de mantenimiento de la aeronave aprobados por el Estado de matrícula.

*Nota 1.- El uso de un programa de la industria no reemplaza a una AAC funcional y no respalda las aprobaciones automáticas de otros Estados. Debilita el concepto de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados contratantes de la OACI porque establece un sistema pasivo donde la vigilancia se delega a la industria.*

*Nota 2.- El programa de auditoría de la seguridad operacional (IOSA) de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) es un ejemplo de un sistema de auditoría reconocido internacionalmente.*

## **6. Validez y renovación de las aprobaciones**

6.1 El AOCR normalmente debe estar sujeto a un período de tiempo limitado, teniendo en cuenta la validez del AOC del EAE (de acuerdo con el Párrafo 129.115 (b) del LAR 129) y deben renovarse de acuerdo con los procedimientos establecidos por la AAC de cada Estado. Es relevante tener en cuenta que el Anexo 6 y el Doc. 8335 de OACI permiten que el AOC sea emitido sin especificar una fecha de vencimiento, caso en que podrá ser válido hasta que sea revocado, suspendido o cancelado. El período limitado de un AOCR puede prolongarse más allá de la validez del AOC del explotador, por ejemplo, si la AACE emite sólo AOC con períodos de validez cortos (por ej. un año) o si el AOC vence poco después de la aprobación inicial, siempre que la AAC reciba en tiempo y forma confirmación documentada de que el AOC del EAE se ha renovado y tiene validez.

6.2 A fin de mantener una aprobación, los EAE deben estar sujetos a la vigilancia adecuada por parte de la AAC. El procedimiento debe incluir controles regulares de rampa y revisiones de la documentación. En caso de que se detecten hallazgos negativos significativos/deficiencias graves durante el proceso, la AAC debe tomar las medidas adecuadas, incluyendo consultas con la AAC del explotador y, si fuera aceptable para dicha AAC, una auditoría del EAE. Si los hallazgos negativos significativos/deficiencias graves continúan, la AAC debe retirar el AOCR de los EAE y debe considerar tomar medidas adicionales apropiadas como las que se describen en la cláusula modelo del Adjunto A de este capítulo.

6.3 Un EAE puede solicitar nuevamente la aprobación después de que ésta ha sido retirada.

### **7. Compartir información de seguridad operacional**

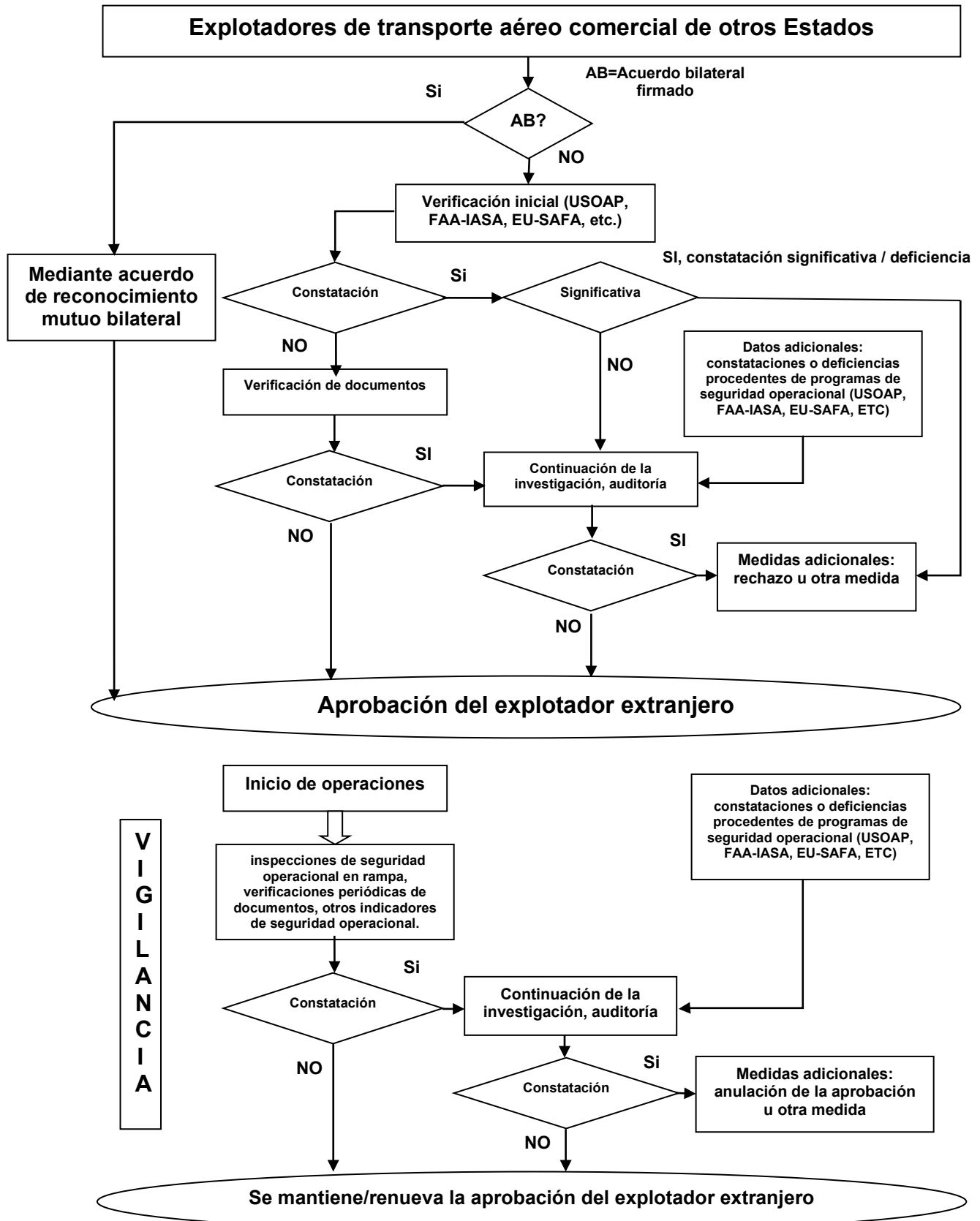
La AAC y la AAC del explotador deben compartir las constataciones relacionadas con la seguridad operacional sobre los EAE.

### **8. Proceso de aprobación y vigilancia continua**

En la Figura 1-1 - Diagrama del proceso de aprobación y vigilancia continua, se aprecia la secuencia del proceso de aprobación y vigilancia continua en detalle.

*Nota.- Los sistemas de evaluación/auditoría reconocidos internacionalmente pueden complementar este proceso.*

Figura 1-1 - Diagrama del proceso de aprobación y vigilancia continua



## Adjunto A - Cláusula modelo de la OACI sobre la seguridad operacional de la aviación

### 1. Objeto y ámbito de aplicación

1.1 Una cláusula modelo consiste en un artículo que aborda específicamente la seguridad operacional que los Estados pueden incorporar en acuerdos bilaterales o multilaterales de servicio aéreo. Dicha cláusula de seguridad operacional ayuda a los Estados a garantizar que las aeronaves extranjeras que operan en su espacio aéreo estén de acuerdo con las normas de la OACI.

1.2 La cláusula de seguridad operacional proporciona a los Estados un proceso normalizado para abordar los problemas de seguridad operacional que puedan tener en relación con la operación segura de aeronaves extranjeras y enfatiza las responsabilidades de los Estados para proveer una vigilancia de la seguridad operacional adecuada de las operaciones de transporte aéreo comercial.

1.3 La cláusula modelo sobre seguridad operacional no contiene referencia alguna a las sanciones o penalidades por el incumplimiento de requisitos sobre la base de que los acuerdos de servicios aéreos generalmente incluyen un artículo que versa sobre los problemas de incumplimiento.

1.4 El Consejo de la OACI adoptó la siguiente resolución y cláusula modelo el 13 de junio de 2001.

### 2. Resolución del Consejo de la OACI

(Extracto de C-DEC 163/08)

Considerando que el objetivo principal de la Organización sigue siendo velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que el Artículo 37 del Convenio exige que cada Estado contratante colabore a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y prácticas en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que los derechos y obligaciones contraídas por los Estados en virtud del Convenio de Chicago y de las normas y métodos recomendados adoptados por el Consejo de la OACI sobre seguridad operacional podrían complementarse y reforzarse mediante la cooperación entre los Estados;

Considerando que los acuerdos relativos a servicios de transporte aéreo representan la principal base jurídica para el transporte internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo;

Considerando que las disposiciones sobre seguridad operacional de la aviación deberían ser parte integrante de los acuerdos relativos a los servicios de transporte aéreo;

Tomando nota de que nada impide que los Estados que incorporen la cláusula modelo de la OACI sobre seguridad operacional de la aviación en sus acuerdos aeronáuticos incluyan otros criterios más restringidos que, en opinión de las partes, sean necesarios para evaluar la seguridad operacional de una operación de aeronave;

El Consejo:

Insta a todos los Estados contratantes a que inserten en sus acuerdos relativos a servicios de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad operacional de la aviación; y

Recomienda que los Estados contratantes tengan en cuenta la cláusula modelo sobre seguridad operacional de la aviación que se adjunta a la presente resolución.

### 3. Cláusula modelo

(Extracto de C-DEC 163/08)

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta días de presentada dicha solicitud.
2. Si después de realizadas tales consultas una Parte llega a la conclusión de que la otra Parte no mantiene o administra de manera efectiva en los aspectos mencionados en el Párrafo 1 normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor conforme al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 7300), se informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideran necesarias para conformarse a las normas de la OACI. La otra Parte deberá entonces tomar las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.
3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda convenido además que toda aeronave explotada por o en nombre de la línea aérea de una Parte, que preste servicios hacia o desde el territorio de otra Parte, podrá, cuando se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en virtud del Convenio.
4. Cuando sea esencial adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad operacional de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte.
5. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el Párrafo 4 que precede se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.
6. En lo que atañe al Párrafo 2 que precede, si se determina que una parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho debería notificarse al Secretario General de la OACI. También debería notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

-----