

313. POLÍTICA Y PROCEDIMIENTOS DE VIGILANCIA DE EXPLOTADORES AÉREOS EXTRANJEROS.

A. Introducción

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 deben ajustarse a los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Resulta particularmente importante reconocer que la función primaria en la vigilancia de la seguridad operacional de cualquier explotador es la de la Autoridad Aeronáutica del explotador que emitió el Certificado de Operador Aéreo (AOC, por sus siglas en inglés).

Cada Estado contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional 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.

El Artículo 33 del Convenio dispone que los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias emitidas o convalidadas por el Estado en el que la aeronave se encuentra registrada, 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. 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.

Para asistir en la aprobación y vigilancia de las actividades de otra Autoridad Aeronáutica extranjera, la ANAC 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 Autoridad Aeronáutica del explotador y el explotador esté disponible en el sitio seguro de la ICAO en forma de un sistema de información de las aeronaves vinculado al registro internacional del AOC.

Sin perjuicio de ello, todo explotador aéreo extranjero (EAE) que pretenda operar en la República Argentina debe obtener la respectiva autorización aerocomercial emitida por autoridad competente conforme los lineamientos de los arts. 128 bis y 129 del Código Aeronáutico y, su reglamentación, en este caso, el Capítulo V del Anexo I al Decreto N° 599/2024.

Asimismo, más allá de la respectiva autorización aerocomercial, todo EAE deberá, previo al inicio

SECCIÓN 1. 2

de sus operaciones en la República Argentina, efectuar el reconocimiento de su AOC conforme a las pautas establecidas en la Parte 129 – “Operaciones de Explotadores Extranjeros” de las RAAC.

La vigilancia continua de la seguridad operacional por parte de la Autoridad Aeronáutica de las operaciones de explotadores extranjeros dentro de su territorio es una parte esencial de la responsabilidad del Estado de garantizar que los requisitos de seguridad operacional requeridos se cumplan dentro de su territorio.

B. La cláusula modelo de seguridad operacional

Los Estados pueden suscribir 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 *Apéndice 4* de este capítulo).

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.

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.

La cláusula modelo sobre seguridad operacional no contiene referencia alguna a las sanciones o penalidades por el incumplimiento de normas basadas en que el servicio aéreo generalmente incluye un artículo que versa sobre los problemas de incumplimiento.

C. Las facultades para la inspección de explotadores aéreos extranjeros

El Código Aeronáutico de la República Argentina es claro sobre la posibilidad de la Autoridad Aeronáutica de fiscalizar a las aeronaves extranjeras que ingresen al territorio nacional, conforme se desprende de los

artículos 18, 19 y 20 de dicho cuerpo normativo.

Sin perjuicio de ello, en virtud del Artículo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la Autoridad Aeronáutica 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.

El Anexo 6, Parte I, 4.2.2.2; y Parte III, Sección II, 2.2.2.2, requiere que la Autoridad Aeronáutica establezca un programa con procedimientos para la vigilancia de las operaciones en su territorio por parte de un explotador aéreo extranjero (EAE) y para realizar las acciones adecuadas cuando sea necesario para preservar la seguridad operacional.

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.

El Artículo 29 del Convenio requiere que las aeronaves lleven:

- el certificado de matrícula
- el certificado de aeronavegabilidad
- las licencias apropiadas para todos los miembros de la tripulación de vuelo
- el libro de abordaje (a menudo denominado registro técnico)
- si está equipado con un aparato de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave.
- si transporta pasajeros, una lista de nombres y lugar de embarque y destino.
- si transporta carga, un manifiesto y declaración detallada de la carga

El Anexo 7 requiere que una aeronave lleve en un lugar destacado cerca de la entrada principal, una placa de identificación que incluya al menos su nacionalidad y marcas de matrícula.

El Anexo 6, Parte I y Parte III, Sección II, también requiere que se lleve:

- una copia auténtica certificada del AOC/CESA del explotador y una copia de las correspondientes

SECCIÓN 1. 4

especificaciones relativas a las operaciones para el tipo de aeronave con un contenido mínimo obligatorio que incluya la ubicación a bordo de la aeronave donde estén los detalles de contacto para encontrar a la gerencia operativa sin demoras excesivas;

- si estuviera sujeto a los requisitos del Anexo 16, Volumen I, un documento que demuestre la certificación acústica;
- el manual de vuelo de la aeronave u otro documento que contenga los datos de performance;
- el manual de operaciones del explotador o aquellas partes del mismo referidas a las operaciones de vuelo, que deben incluir el manual de operaciones de la aeronave, las listas de verificación de los procedimientos normales y de emergencia y la MEL;
- cartas actuales y adecuadas para abarcar la ruta del vuelo;
- una lista de verificación del procedimiento de registro de la aeronave; e
- información e instrucciones relacionadas con la interceptación de aeronaves.

Cuando las licencias de la tripulación de vuelo, el AOC/CESA y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones, el documento que demuestra la certificación acústica, el certificado de registro o el certificado de aeronavegabilidad se emiten en un idioma que no sea el inglés, el Anexo 1; el Anexo 6, Parte I y Parte III, Sección II; y los Anexos 7 y 8 requieren que se incluya una traducción a dicho idioma.

El libro de a bordo puede remplazarse por una declaración general que contenga información recomendada para el libro de a bordo por el Anexo 6, Parte I, 11.4.1, y Parte III, Sección II, 9.4.1, que comúnmente se denomina informe de travesía.

La inspección debe planificarse cuidadosamente y pueden concentrarse sólo en parte de los elementos enumerados, dependiendo del tiempo disponible y la cantidad de inspectores. Para las operaciones recurrentes por parte de un explotador aéreo extranjero, la lista total de elementos debe abarcarse periódicamente mediante una serie de inspecciones para evaluar el cumplimiento del explotador de las normas internacionales.

D. Autorización comercial y técnica para operar como Explotador Aéreo Extranjero

Previamente al inicio de sus operaciones en la República Argentina, todo EAE debe obtener el respectivo permiso aerocomercial emitido por la autoridad competente conforme lo establece el Capítulo V al Anexo I del Decreto N° 599/2024.

Cabe recordar que el artículo 24 del Anexo I al Decreto N° 599/2024 dispone: *“Las autorizaciones aerocomerciales para empresas extranjeras, para prestar servicios de transporte aéreo interno o internacional, trabajo aéreo y servicios aeroportuarios operacionales y de rampa serán otorgadas por la autoridad competente, conforme los términos de los tratados internacionales en los que la REPÚBLICA ARGENTINA sea parte, bajo condiciones de estricta reciprocidad, y conforme a la normativa de la República Argentina”.*

El precitado decreto al determinar la autoridad competente para autorizaciones aerocomerciales especifica en su artículo 11 que: *“la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AÉREO, dependiente de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, será la Autoridad de Aplicación de los Títulos I, II y III del presente, excepto en materia de trabajo aéreo dispuesto en el Reglamento de Acceso a los Mercados Aerocomerciales, donde será competente la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), organismo descentralizado en la órbita de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA”.*

En cuanto a la autoridad competente para otorgar la respectiva autorización operativa queda claro que es la Autoridad Aeronáutica, según surge de la lectura del artículo 129, último párrafo, del Código Aeronáutico, dado que la citada parte del artículo establece que: *“La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. Los itinerarios, capacidad, frecuencias y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo internacional regular, en todos los casos, serán sometidas a la aprobación operativa previa de la autoridad aeronáutica”.*

En ejercicio de sus potestades regulatorias, la Autoridad Aeronáutica aprobó, por medio de la Resolución ANAC N° 529/2024, la Parte 129 – “Operaciones de Explotadores Extranjeros” de las RAAC, que establece el mecanismo para el reconocimiento del AOC de los EAE que pretendan operar en la República Argentina,

En tal sentido, vale recordar que la Parte 129 de las RAAC se encuentra en consonancia con su equivalente LAR 129 del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), debiéndose aclarar que dicho reconocimiento de AOC no es una certificación de EAE como sucede en otras normas similares (ej. FAR 129), sino que supone el reconocimiento de la autorización operativa (AOC) emitida por otra AAC.

El procedimiento para el reconocimiento del AOC de los EAE se encuentra desarrollado en las Subpartes A y B de la Partes 129 de las RAAC y existen previsiones y ayudas de trabajo para el reconocimiento del AOC en el Capítulo 1 B - "Solicitud, evaluación y reconocimiento de explotadores aéreos extranjeros conforme RAAC 129" del Volumen II – "Procedimientos" de este Manual.

E. Programa de Vigilancia de los Explotadores Aéreos Extranjeros

La Asamblea General de la OACI en su 35° período de sesiones, llevado a cabo en la ciudad de Montreal (Canadá) en octubre de 2004, aprobó la Resolución A 35-7 "Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional". Uno de los objetivos principales de la Organización es el de garantizar la seguridad operacional en todo el mundo e incumbe también a los Estados contratantes en forma colectiva e individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacionales.

En la 12° Reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) realizada en la ciudad de Fortaleza (Brasil) el 9 de Agosto de 2005, se concretó la Conclusión JG12/09 como una "Propuesta para la implantación de un programa de intercambio de datos de inspección de seguridad en rampa" (IDSR), y se encomendó al Comité Técnico desarrollarla.

El marco jurídico de dichas reglas subyace en el Artículo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional "Inspección de aeronaves" que establece: "las Autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán derecho a inspeccionar sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, a la llegada o a la salida, y a examinar los certificados y otros documentos prescritos por el presente Convenio".

A dichos efectos se estudiaron y analizaron los programas de intercambio de datos establecidos por otros Estados en otras regiones, a saber: "Intercambio de datos de seguridad de la aviación internacional" (IASDEX) de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica, el "Programa para la evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras" (SAFA) de la Conferencia Europea de Aviación Civil (ECAC) e IDISR, Programa de Intercambio de Datos de Seguridad en Rampa, del SRVSOP y el "Programa para la evaluación de la seguridad de aeronaves nacionales" (SANA) de la Comunidad Europea

En consecuencia, la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO) de la ANAC implementó, por medio de la Disposición DNSO N° 281/2018, el Programa de Inspecciones de Seguridad Operacional en Rampa (ISOR), adecuándose a lo establecido en el Doc. 8335 de la OACI –Manual

sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones.

Dicho programa fue posteriormente sustituido por el Manual de Inspecciones en Rampa de la República Argentina (MIRRA), que adopta el programa de Intercambio de Información de Inspecciones en Rampa (IDISR), proveniente del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) para su uso en la vigilancia de Operadores Aerocomerciales Internacionales Regulares y no Regulares.

Por lo tanto, la AANC planificará inspecciones de seguridad operacional necesarias que deben realizarse cuando las aeronaves de otros Estados se encuentren dentro del territorio del Estado. Estas inspecciones se planificarán de manera que no provoquen demoras excesivas en la operación de la aeronave, de acuerdo con el Artículo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

En la Sección 129.015 de las RAAC 129 se reglamenta el cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos por parte de un explotador aéreo extranjero y en la Sección 129.020 de las RAAC 129 se establece la autoridad para realizar inspecciones (incluyendo las inspecciones de seguridad operacional en rampa). Los requisitos de ambas secciones proveen el marco legal para llevar a cabo la vigilancia continua de los explotadores de otros Estados.

El proceso se ilustra en el Apéndice 5 Procedimiento para la aprobación y vigilancia continua de explotadores aéreos extranjeros del presente Capítulo.

Los detalles sobre la conducción de inspecciones de seguridad operacional en rampa en explotadores extranjeros se encuentran en el programa de Intercambio de Información de Inspecciones en Rampa (IDISR), proveniente del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), incluyendo los procedimientos para la planificación previa a la inspección, la calificación y el comportamiento esperado de los inspectores y las listas de verificación que deben utilizarse.

F, Resolución de Problemas de Seguridad Operacional de Explotadores Aéreos Extranjeros

Después de una inspección de rampa de un explotador extranjero, las acciones del inspector que resulten de los hallazgos dependerán de la gravedad de los hallazgos de seguridad operacional. Las acciones también pueden implicar al Estado de matrícula de la aeronave, si fuera diferente del Estado del explotador.

SECCIÓN 1. 8

En general, la AAC del Estado en cuyo territorio se realiza la inspección debe contar con procedimientos detallados para guiar al inspector a decidir una acción. Los reglamentos de la AAC deben definir el alcance de las acciones de aplicación que afectan a los explotadores extranjeros. Hay una clara diferencia en las acciones que derivan de un hallazgo en una aeronave de un explotador extranjero, para las que la seguridad operacional es la única base para la acción y de un hallazgo en una aeronave de un explotador nacional, para las que deben considerarse la seguridad operacional, así como también el cumplimiento con los requisitos de certificación y reglamentos nacionales aplicables.

En los procesos de inspección deben detallarse varios niveles de gravedad de los hallazgos, con una descripción de los tipos de acción relacionados.

El manual de procedimientos del programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad operacional en rampa (IDISR) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), contiene las orientaciones detalladas sobre la vigilancia de los explotadores extranjeros, incluyendo la clasificación de hallazgos con base en su nivel de gravedad y las acciones relacionadas con la resolución de problemas de seguridad operacional.

Conforme el reseñado programa, la existencia de un hallazgo grave (tipo 3) o la falta de resolución de hallazgos menores por parte de los explotadores aéreos extranjeros pueden dar lugar a la adopción de distintas medidas por parte de la Autoridad Aeronáutica, lo que incluye la suspensión de operaciones del EAE (v. Capítulo 2 del MIRRA y el Manual de Procedimientos ISIDR).

314. RESERVADO



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Punto 313, Sección 1, Capítulo 5, Volumen I del MIO

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 9 pagina/s.