



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 46: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Técnica

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES PARA LA INSPECCIÓN DE AERONAVES RUSAS Y EXTRANJERAS EN LA FEDERACIÓN DE RUSIA

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

RESUMEN

Este documento contiene información sobre las condiciones para el establecimiento y realización, en la Federación de Rusia, de inspecciones de seguridad de vuelo de aeronaves de explotadores rusos y extranjeros.

Se invita a la Asamblea a tomar en consideración esta información.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Doc 8335)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En 1996, la Conferencia europea de aviación civil (CEAC) comenzó a poner en práctica el programa de Evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras (SAFA) que rige las inspecciones en plataforma de las aeronaves extranjeras que llegan a los aeropuertos internacionales de los Estados miembros de la CEAC.

1.2 A pesar de todas sus semejanzas, las inspecciones en plataformas que se llevan a cabo en los Estados miembros de la ECAC y en la Federación de Rusia tuvieron diferencias significativas. Para eliminar estas diferencias, en 2006 se publicaron en la Federación de Rusia reglamentos especiales con los que se define la manera en que se inspeccionarán las aeronaves de la aviación civil en los aeropuertos.

1.3 A lo largo de seis meses, en 2010 se llevaron a cabo en la Federación de Rusia 17 171 inspecciones de aeronave en plataforma, incluidas 1 689 de aeronaves extranjeras. Basándose en los resultados de las inspecciones, se formularon 6 700 comentarios en torno a las tripulaciones y al estado de las aeronaves.

¹ La Federación de Rusia proporcionó la versión rusa.

1.4 El 11 de septiembre de 2009, en la Federación de Rusia se adoptaron principios para inspeccionar aeronaves, los cuales cumplen lo establecido en el *Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* (Doc 8335) (Quinta edición, 2010).

2. PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN DE AERONAVES

2.1 La Agencia Federal de Transporte Aéreo (Rosaviatsia) estableció procedimientos sobre la manera de inspeccionar las aeronaves y utilizar los resultados obtenidos. En estos procedimientos se define:

- a) la forma en que se lleva a cabo la tarea de inspección de aeronaves de líneas aéreas extranjeras y rusas;
- b) el formulario del informe de inspección en plataforma y cómo llenarlo;
- c) el formulario del informe de inspección de la carga comercial;
- d) la clasificación de las medidas subsiguientes basándose en las categorías de las violaciones identificadas durante las inspecciones de aeronaves; y
- e) cómo calcular el factor de riesgo basándose en las violaciones identificadas durante las inspecciones y en las medidas que se tomaron para corregirlas.

2.2 En todos los aeropuertos de la Federación de Rusia, cualquier aeronave civil, extranjera o rusa, puede someterse a una inspección en plataforma como el modo principal de confirmar que su operación es segura. Al hacer la inspección, se cumple el principio de no discriminación: la inspección en plataforma se realiza, por igual, para aeronaves rusas y extranjeras.

2.3 La inspección abarca, principalmente, documentos de los miembros de la tripulación, el estado actual de la aeronave, la presencia y estado del equipo de cabina obligatorio, la carga comercial y la documentación de la aeronave y el vuelo. Los textos de referencia principales que se utilizan para esas inspecciones de aeronaves de líneas aéreas extranjeras son el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el Anexo 6 — *Operación de aeronaves* y el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad* del Convenio de Chicago. Con respecto a las aeronaves rusas, además de los requisitos de los Anexos de dicho Convenio, también se emplea la documentación normativa y técnica que rige la actividad de la aviación civil en la Federación de Rusia.

2.4 Inspectores especialmente capacitados de las oficinas regionales de Rosaviatsia llevan a cabo las inspecciones. La Administración de Inspección de la Seguridad de Vuelo de Rosaviatsia es la división coordinadora principal que organiza las inspecciones en plataforma y resume, analiza y utiliza los resultados.

2.5 El número de vuelos que pasan por los aeropuertos rusos supera en mucho la capacidad de inspección. Esto significa que las inspecciones en plataforma se realizan por selección estocástica o de acuerdo con ciertas instrucciones. Mientras tanto, al seleccionar un objeto de inspección, se tienen en cuenta prioridades tales como:

- a) cierto Estado en el que el explotador está matriculado;
- b) cierto tipo de aeronave;

- c) cierto tipo de transporte (regular, chárter, de pasajeros, de carga, etc.);
- d) cierto explotador;
- e) cierta aeronave con características individuales de matrícula o diseño; y
- f) aeronaves de carga comercial.

2.6 Para llevar a cabo una inspección en plataforma de aeronaves rusas y extranjeras localizadas en zonas controladas de aeropuertos internacionales de la Federación de Rusia, se desarrolló un procedimiento especial en lo que respecta a la interacción entre Rosaviatsia y los servicios de aduanas y fronterizos. El procedimiento facilita acceso libre a los inspectores de Rosaviatsia para que aborden estas aeronaves.

2.7 Los inspectores de Rosaviatsia no pueden abordar una aeronave o realizar una inspección sin presentar con anticipación sus credenciales al piloto al mando y/o al representante del explotador. En caso de no estar presentes a bordo de la aeronave o cerca de ella un representante del explotador, miembros de la tripulación de vuelo o de cabina o personal técnico o de servicios del explotador, no se realizará una inspección en plataforma.

2.8 Para realizar una inspección en plataforma de aeronaves extranjeras, los inspectores de Rosaviatsia pueden contratar especialistas de organizaciones y empresas aeronáuticas de la Federación de Rusia que hablen fluidamente el inglés. Si los reglamentos de cargamento se violan, se recomienda que los inspectores utilicen equipo fotográfico y de vídeo.

3. UTILIZACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LAS INSPECCIONES EN PLATAFORMA

3.1 Para cada una de las partidas objeto de inspección, se identificaron tres categorías de discrepancias basándose en sus repercusiones en la seguridad de vuelo:

- a) Discrepancias de Categoría 1. Estas discrepancias son insignificantes y no ejercen efectos importantes en la conclusión segura del vuelo.
- b) Discrepancias de Categoría 2. Estas discrepancias ejercen un impacto notorio en la seguridad de vuelo.
- c) Discrepancias de Categoría 3. Estas discrepancias tienen las mayores repercusiones en la seguridad de vuelo o en la seguridad operacional del transporte de pasajeros y de carga.

3.2 A partir de las categorías de discrepancias, se definen las medidas subsiguientes que es necesario tomar.

3.2.1 Considerando que las discrepancias de Categoría 1 no tienen repercusiones significativas en la operación segura de la aeronave, el inspector de Rosaviatsia se limita a dar información verbal al piloto al mando de la aeronave o a proporcionarle un ejemplar del informe de inspección en plataforma.

3.2.2 Después de que se identificó una discrepancia de Categoría 2, las medidas comprenden varios elementos:

- a) Medidas de Clase 1: información al piloto al mando de la aeronave.

- b) Medidas de Clase 2: envío a las oficinas regionales de Rosaviatsia, cuyo inspector realizó la inspección, de un informe acerca de la inspección en plataforma dirigido a la atención del órgano autorizado del Estado del explotador, que también se hace llegar a la Administración de Inspección de la Seguridad de Vuelo.

3.2.3 Las medidas que deben tomarse después de identificar las discrepancias de Categoría 3 no son inmutables y, dependiendo de la magnitud de las repercusiones en la seguridad de vuelo, pueden ser las siguientes:

- a) se aplican restricciones al explotador de aeronaves;
- b) se aplican medidas correctivas (para eliminar los defectos identificados). Si los defectos sólo pueden corregirse en los talleres de mantenimiento técnico, entonces existe una disposición para que el vuelo pase al taller, sin carga comercial;
- c) se detiene a la aeronave en el aeropuerto de inspección; y
- d) se suspende o retira el permiso para vuelos a la Federación de Rusia.

3.2.4 Se prohíbe que una aeronave vuele en una situación en la que el piloto al mando no esté de acuerdo con las discrepancias de Categoría 3 y no tome medidas para corregirlas.

3.3 Si se identifican anomalías importantes durante la inspección de la aeronave, esta información se enviará, lo antes posible, a la Administración de Inspección de la Seguridad de Vuelo, a fin de llevar a cabo medidas correctivas no sólo en relación con la aeronave inspeccionada sino, también, en cuanto a otras aeronaves que puedan presentar las mismas discrepancias respecto de la norma aceptada.

3.4 El factor de riesgo promedio se calcula mensualmente para los explotadores de transporte aéreo rusos, teniendo en cuenta los resultados de las inspecciones de sus aeronaves en aeródromos extranjeros. Cuando el factor de riesgo promedio es 2,0 o más, existe la necesidad de aplicar un control más estricto a la aeronave del explotador. Cuando el factor de riesgo promedio es 2,5 o más, se considera la cuestión de introducir medidas de prevención para el explotador de aeronaves, que comprenden: restricciones de áreas de vuelo, vuelos de tipos (muestras) de aeronaves y/o una inspección *ad hoc* de sus instalaciones de puerto de origen con miras a garantizar la seguridad de vuelo.

3.5 En relación con las líneas aéreas extranjeras, la Agencia Federal de Transporte Aéreo no aplicó la práctica de prohibir los vuelos en la Federación de Rusia en caso de que la clasificación de la línea aérea llegara a un nivel inferior al establecido. La Agencia Federal de Transporte Aéreo cree que esta medida es extrema y que cualquier descenso en el nivel de clasificación debe analizarse primero de forma exhaustiva para prevenir errores crasos, ya que los criterios que los inspectores aplican en las inspecciones pueden ser subjetivos.

3.6 Al mismo tiempo, si se reciben comentarios fidedignos de los inspectores sin atenderlos o si los reglamentos de seguridad de vuelo de la Federación de Rusia se violan de modo regular, la Agencia Federal de Transporte Aéreo se reserva el derecho de tomar medidas para limitar los vuelos de estas líneas aéreas a la Federación de Rusia sin esperar a que su clasificación baje a un cierto nivel. La Federación de Rusia tomará esas decisiones en coordinación con los Estados interesados en pleno cumplimiento del Convenio de Chicago.

3.7 A partir del 1 de junio de 2010, en la Administración de Inspección de la Seguridad de Vuelo, se ha venido llevando a cabo una operación experimental de un sistema para realizar un análisis exhaustivo de los resultados de las inspecciones de aeronaves rusas y extranjeras. Este sistema está concebido para obtener rápida información completa y fiable y mantener actualizada una base de datos única con los resultados de las inspecciones de explotadores rusos y extranjeros. El sistema está implantado en todas las oficinas regionales de Rosaviatsia.

4. CONCLUSIONES

4.1 El sistema ruso (que cumple las disposiciones del Doc 8335) se utiliza en la práctica en forma constante para realizar inspecciones en aeronaves a fin de evaluar la seguridad operacional y llevar a cabo un análisis integrado de los resultados de las inspecciones. La experiencia en aplicarlo puede aprovecharse para fines nacionales, regionales o mundiales en la aviación civil internacional.

— FIN —