

ESTUDIO DE LA SECRETARÍA DE LA OACI SOBRE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN EN LA LIBERALIZACIÓN ECONÓMICA

(Estudio presentado al Consejo el 1 de junio de 2005)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Este estudio está basado en la labor de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5). Aunque las cuestiones que trató la conferencia se relacionaban principalmente con el aspecto económico de la liberalización del transporte aéreo, los aspectos relacionados con la seguridad operacional y protección de la aviación fueron tema constante de sus deliberaciones y resultados. La conferencia señaló que la mundialización, liberalización y privatización en las últimas dos décadas han provocado cambios fundamentales en la industria del transporte aéreo, algunos de los cuales tienen consecuencias para la reglamentación de la seguridad operacional y protección de la aviación.

1.2 En vista de lo expuesto, la conferencia destacó la importancia preponderante de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en todo cambio de reglamentación; la necesidad de líneas de responsabilidad claras; la función de liderazgo de la OACI en la elaboración de estrategias mundiales para la seguridad y protección de la aviación en un contexto de liberalización; y los medios para resolver la situación teniendo en cuenta los limitados recursos disponibles en muchos Estados en desarrollo para garantizar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. Al reconocer que el creciente entorno de explotación multinacional había planteado inquietudes con respecto al sistema reglamentario de seguridad operacional y protección de la aviación basado esencialmente a escala nacional, la conferencia pidió que la OACI realizara un estudio para aclarar la definición del Estado o Estados responsables de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación y posiblemente recomendar enmiendas de las disposiciones actuales de la reglamentación de la OACI.

1.3 Como organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de establecer las normas internacionales para la aviación civil, se pidió a la OACI que desempeñara el papel de liderazgo en la elaboración de estrategias mundiales para la reglamentación y vigilancia de la seguridad operacional y de la protección de la aviación, tanto de manera definitiva como en el contexto de la facilitación de reformas de la reglamentación económica. Este estudio es parte de la respuesta de la Organización para garantizar que el sistema de reglamentación mundial de la seguridad operacional y de la protección de la aviación continuará siendo capaz de adaptarse a los cambios y responder a las preocupaciones.

1.4 Como una de las medidas de seguimiento de la ATConf/5 ratificadas por el Consejo, la Secretaría inició un estudio en marzo de 2004. La labor se llevó a cabo mediante un examen coordinado entre las diversas Direcciones (Dirección de transporte aéreo, Dirección de navegación aérea y la Dirección de asuntos jurídicos) de diversos arreglos de liberalización y las correspondientes normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación de la OACI con miras a: a) determinar las áreas en que la seguridad operacional y la protección de la aviación podrían quedar afectadas, y b) determinar las carencias que podrían existir en las disposiciones vigentes de la OACI.

1.5 El examen abarcó las cuatro etapas siguientes: determinar las situaciones específicas (reales o potenciales) que planteaban inquietudes de seguridad operacional o de protección; analizar la manera en que dichas situaciones podrían afectar a la reglamentación de seguridad operacional y a la protección de la aviación; determinar si dichas situaciones pueden resolverse con los SARPS y textos de orientación vigentes de la OACI; y determinar si la OACI y los Estados deben tomar medidas. Durante el mencionado estudio, se consultó también al Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP) y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP), así como a las oficinas regionales de la OACI, por correspondencia, cuando su contribución se consideró útil. En el presente Adjunto figuran los resultados del estudio. De conformidad con la decisión del Consejo, también se

incluye en el Apéndice una tabla de problemas/situaciones específicas y las disposiciones y textos de orientación pertinentes de la OACI.

2. RESULTADOS DEL ESTUDIO

2.1 La interrelación entre la liberalización económica y la reglamentación de seguridad operacional y de protección de la aviación

2.1.1 El tema de las posibles consecuencias de la liberalización en la seguridad operacional y la protección de la aviación y su interrelación no es nuevo. Este tema fue objeto de estudio en las dos últimas conferencias de transporte aéreo celebradas en 1994 y 2003. Los resultados de las conferencias reflejan un consenso en que la liberalización es una meta general a la que debe aspirar cada Estado siguiendo sus propias opciones y ritmo. Al mismo tiempo, en las conferencias quedó claramente establecida la importancia suprema de la seguridad operacional y de la protección de la aviación, independientemente de los cambios en los arreglos de reglamentación. A medida que la liberalización se extiende, sigue siendo necesario enfrentar las preocupaciones actuales y posibles relacionadas con sus consecuencias en la seguridad operacional y en la protección de la aviación. El desafío para los Estados es obtener los beneficios de la liberalización económica sin comprometer la seguridad operacional y la protección de la aviación. Por consiguiente, si bien la liberalización en sí no es un problema, es esencial asegurar el mantenimiento de la seguridad operacional y de la protección de la aviación a medida que la liberalización se difunde.

2.1.2 Se reconoce en general que las políticas de liberalización (p. ej., en relación con acceso a los mercados, designación de líneas aéreas, capacidad, fijación de precios y oportunidades comerciales) podrían redundar en muchos beneficios económicos para los Estados, la industria y los consumidores, tales como el crecimiento del tráfico (tanto en términos de tráfico de pasajeros/carga como de movimientos de aeronaves), ingreso al mercado de transportistas múltiples (incluso los transportistas de bajo costo), mayores opciones de servicios y competencia de precios, desarrollo de viajes y turismo y creación de empleos. Además, en muchos mercados liberalizados se han obtenido beneficios económicos y se han mantenido las normas de seguridad operacional. También es evidente que el crecimiento resultante de las actividades de transporte aéreo y los complejos arreglos comerciales resultantes de la evolución de las prácticas comerciales y de explotación podrían ejercer una presión adicional en el Estado en términos de su capacidad de reglamentación de la seguridad operacional y de la protección de la aviación. Los Estados tienen la obligación de vigilar la seguridad operacional y la protección de la aviación no sólo de sus explotadores de aeronaves sino también de los explotadores extranjeros que operen en su espacio aéreo. No podrían hacer frente a las consecuencias del crecimiento del mercado y de la liberalización si carecen de la infraestructura necesaria jurídica, de reglamentación y de organización y de recursos humanos y financieros para llevar a cabo sus funciones de reglamentación de seguridad operacional y protección de la aviación.

2.1.3 A este respecto, muchos Estados miembros de la OACI ya tienen problemas de vigilancia de la seguridad operacional. Por ejemplo, los resultados de las auditorías iniciales de vigilancia de la seguridad operacional realizadas por la OACI en relación con el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el Anexo 6 — *Operación de aeronaves* y el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, indican que de los 181 Estados contratantes auditados entre marzo de 1999 y julio de 2004, un número considerable tiene deficiencias con respecto a los requisitos de estos Anexos. Además, las misiones de seguimiento de las auditorías han revelado que, en muchos casos, persisten las deficiencias importantes identificadas en las auditorías iniciales (A35-WP/67). Por consiguiente, cuando los Estados enfrenten el crecimiento del mercado debido a la liberalización y a la mundialización deberían prestar debida atención no sólo a los beneficios económicos sino también a las posibles repercusiones en la reglamentación de seguridad operacional y protección de la aviación, y a su capacidad para seguir cumpliendo con esos requisitos y asegurar así el continuo desarrollo seguro, protegido y ordenado de la aviación civil.

2.2 Algunas situaciones que podrían repercutir en la reglamentación de seguridad operacional y de protección de la aviación

2.2.1 A fin de determinar si las disposiciones existentes de la OACI responden a los desafíos de seguridad operacional y de protección de la aviación en un contexto de constantes cambios, es necesario determinar en primer lugar qué arreglos o prácticas generados por un entorno comercial y operativo de liberalización y mundialización podrían repercutir en la seguridad operacional y en la protección de la aviación. Con este propósito, se examinaron diversas situaciones en las siguientes áreas en que la seguridad operacional y la protección de la aviación podrían verse afectadas. Éstas son: servicios de escala, arrendamiento de aeronaves, códigos compartidos entre líneas aéreas, franquicias, propiedad y control de transportistas aéreos, acceso a los mercados, contratación externa y la comercialización de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea.

2.2.2 El examen reveló que las inquietudes de seguridad operacional y de protección de la aviación se deben principalmente a arreglos o prácticas comerciales que afectan la explotación de aeronaves o al personal de operaciones. Las diversas situaciones examinadas pueden clasificarse en dos categorías básicas. La primera son las situaciones que pueden tener impacto en la reglamentación de seguridad operacional y protección de la aviación (tales como aumentar la presión en el otorgamiento de licencias y la vigilancia) pero que no plantean problemas para identificar la responsabilidad del Estado. Tales situaciones se relacionan principalmente con las actividades que tienen lugar dentro de un solo Estado, por ejemplo, las operaciones que incluyen a explotadores o proveedores de servicios nuevos y no tradicionales que entran al mercado; líneas aéreas que enfrentan exigencias financieras; y la transferencia de operaciones gubernamentales como resultado de la comercialización o privatización de aeropuertos o servicios de navegación aérea.

2.2.3 La segunda son las situaciones en que participan múltiples Estados y que pueden dar lugar a problemas para demarcar la rendición de cuentas o responsabilidad de la vigilancia de la seguridad operacional o de la protección de la aviación en el sistema de reglamentación actual basado en las disposiciones de la OACI. Es principalmente este tipo de situación el que dio lugar a que se pidiera el presente estudio. A continuación se dan algunos ejemplos que ilustran las cuestiones que tales situaciones pueden plantear.

2.2.3.1 **Operaciones en que participan aeronaves de matrícula extranjera.** En las últimas dos décadas los explotadores han empleado cada vez más aeronaves de matrícula extranjera por diversas razones. Con más frecuencia, las aeronaves pueden arrendarse o intercambiarse y explotarse fuera del Estado de matrícula, algunas veces por largos períodos de tiempo. En algunos casos las aeronaves de matrícula extranjera pueden arrendarse, subarrendarse o fletarse de un país a otro. Si bien tales arreglos son legítimos desde una perspectiva de reglamentación económica, pueden presentar problemas desde una perspectiva de seguridad operacional debido a la bifurcación entre el Estado de matrícula y el Estado del explotador. Por ejemplo, esto podría resultar en una situación en la que los explotadores pueden regirse por los SARPS en la forma en que los apliquen los distintos Estados. Una importante inquietud de seguridad operacional es el problema de los “**pabellones de conveniencia**”¹ relacionado con las aeronaves de matrícula extranjera. Cuando una aeronave nunca, o casi nunca regresa al Estado de matrícula, la vigilancia de su condición de aeronavegabilidad se convierte en un problema si no hay arreglos de vigilancia de la seguridad operacional entre el Estado de matrícula y el Estado del explotador. En términos generales existen dos grupos de aeronaves de matrícula extranjera que puede considerarse que operan con pabellones de conveniencia: aquéllas que lo hacen por razones fiscales y aquéllas que lo hacen para aprovechar un sistema con vigilancia económica o técnica mínima o nula. El primer grupo no

¹ La expresión pabellón de conveniencia *se deriva de la industria marítima y denota una situación en la que a buques comerciales, propiedad de nacionales del Estado pero matriculados en otro Estado se les permite operar libremente entre otros Estados.*

plantea un problema grave si se hacen arreglos entre los Estados interesados para asegurar una vigilancia apropiada, por ejemplo mediante acuerdos bilaterales en el marco del Artículo 83 *bis* que permite que los Estados transfieran todas o parte de ciertas responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional previstas en el Convenio. Aún para este grupo la realidad está lejos de ser satisfactoria ya que son relativamente pocos los acuerdos bilaterales (que aplican el Artículo 83 *bis*) que se han notificado a la OACI (hasta marzo de 2005, hay 114 acuerdos en vigor que abarcan sólo 34 Estados) y numerosas aeronaves de todo tipo, en todo el mundo, aún están supeditadas a responsabilidades de vigilancia dividida. El segundo grupo es el que crea un problema importante de seguridad operacional que debe resolverse.²

2.2.3.2 Operaciones en que participan tripulaciones de vuelo extranjeras. También pueden surgir problemas de vigilancia dividida con respecto a las tripulaciones de vuelo con licencias extranjeras. El Artículo 32 a) del Convenio exige que “el piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave esté matriculada”. Por lo tanto, cuando un Estado que no es el de matrícula opera una aeronave, como en el caso del arrendamiento de aeronaves sin tripulación, podría presentarse el problema de la convalidación de las licencias extranjeras por el Estado de matrícula. El asunto se complica cuando las reglas y los requisitos de licencias de los miembros de la tripulación del Estado de matrícula difieren de las reglas del Estado que otorgó inicialmente las licencias. También pueden existir diferencias entre las leyes y reglamentos del Estado de matrícula y las del Estado del explotador en el caso de arrendamiento con tripulación. Aunque en estos casos el arrendador suele seguir siendo el explotador oficial, el arrendatario puede estar ya explotando aeronaves de tipo similar en virtud de su certificado de explotador de servicios aéreos (AOC). Por ende, puede suceder que aeronaves arrendadas con tripulación sean explotadas con el AOC del arrendatario y, en consecuencia, el Estado del arrendatario pasa a ser el Estado del explotador. En tales circunstancias, la vigilancia adecuada de la tripulación operativa puede resultar problemática. La situación puede complicarse aún más si la explotación incluye una tripulación mixta (p. ej., tripulación de cabina del transportista arrendatario y tripulación del puesto de pilotaje del transportista arrendador extranjero).

2.2.3.3 Operaciones fuera de las propias fronteras (es decir las operaciones de vuelo fuera del Estado designador, del Estado de matrícula o del Estado del explotador). En una situación en que a las líneas aéreas designadas de un acuerdo bilateral se les conceden los llamados derechos de séptima libertad del aire (o sea, *de transportar tráfico de un segundo Estado procedentes de un tercero o con destino al mismo, sin necesidad de que el servicio se conecte con el Estado del transportista*), tales líneas aéreas pueden establecer una base operacional en el segundo país para servicios a o de terceros países. Cuando se permite el derecho de cabotaje o de establecimiento, los transportistas aéreos pueden operar en el territorio del Estado otorgador. La situación podría crear dudas con respecto a cómo se efectuaría la vigilancia de la seguridad operacional entre el Estado del explotador y el Estado en que está basada la operación.

2.2.3.4 Operaciones con varios participantes y en que se utilizan marcas ajenas, tales como códigos compartidos y franquicias. Los códigos compartidos han sido el elemento predominante en los arreglos de las alianzas transnacionales de líneas aéreas y pueden presentarse de diversas formas. Aunque generalmente se trata como un arreglo comercial, debido a la complejidad de algunos arreglos de códigos compartidos (p. ej., vuelos que utilizan códigos de diversos transportistas de diferentes países) para las autoridades de seguridad operacional/protección de la aviación puede ser difícil determinar su nivel de participación con respecto a otras autoridades. En estas circunstancias la cuestión de la responsabilidad y rendición de cuentas por la seguridad operacional/protección de la aviación puede tener aspectos inciertos

² Actualmente este problema lo tratan por separado la Comisión de Aeronavegación y el Consejo conjuntamente con la estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional en el marco del Artículo 54 j) del Convenio.

(véase Cir 269, *Repercusiones de la compartición de códigos entre líneas aéreas*). Además, teniendo en cuenta que tales arreglos permiten a un explotador utilizar el nombre o asumir la imagen pública de otro transportista (p. ej., en el caso de las franquicias), la necesidad de salvaguardar la reputación en términos de calidad de servicio/seguridad operacional ha hecho que se tomen algunas medidas de reglamentación de seguridad operacional/protección de la aviación. Por ejemplo, algunos Estados exigen a las líneas aéreas extranjeras con las cuales sus líneas aéreas nacionales tienen arreglos de códigos compartidos que cumplan niveles similares de seguridad operacional. Esto también puede plantear la cuestión de si todos los Estados cuyas líneas aéreas participan en un arreglo de código compartido deberían participar en la vigilancia de la seguridad operacional y en qué medida debería hacerlo cada uno. Otra preocupación relacionada con los códigos compartidos se refiere a las consecuencias de seguridad que provoca la posible transferencia de una amenaza de seguridad que puede haber contra una línea aérea y que puede transmitirse a su socio o socios en un arreglo de código compartido y cualquier otra medida de seguridad consiguiente que impongan las autoridades apropiadas. Dado que los reglamentos técnicos y operacionales pueden variar considerablemente entre una línea aérea asociada/Estado y otra(o), surgen dudas sobre cómo manejar la rendición de cuentas y la responsabilidad de seguridad operacional/protección de la aviación entre las líneas aéreas asociadas y Estados.

2.2.3.5 **Fusiones o adquisiciones transfronterizas de líneas aéreas.** Donde está permitido, esto puede llevar a que las empresas que tengan operaciones u oficinas en diferentes Estados, u operen principalmente fuera del Estado donde estén registrados sus oficinas o propietarios. Esta situación podría plantear problemas de atribución, entre los Estados interesados, de la responsabilidad de vigilancia reglamentaria (p. ej., la línea aérea que se haya fusionado podría tener dos oficinas principales) o también problemas de determinación de las normas que deban aplicarse, cuando difieran de un país a otro.

2.2.3.6 **Contratación externa de actividades que afecten la explotación de la aeronave.** Por ejemplo: líneas aéreas que dan a terceros el contrato de sus servicios de escala; que envían sus aeronaves para reparación y mantenimiento a países extranjeros; y dan a otra línea aérea o empresa mediante contrato algunas operaciones de vuelo o la administración de sus tripulaciones. En cada uno de estos casos, han surgido industrias multinacionales para prestar estos servicios. Algunos Estados también enfrentan esta situación cuando un solicitante de AOC tiene solamente una estructura empresarial mínima y la mayor parte de sus actividades operacionales las realizan o proporcionan empresas extranjeras (incluidas las aeronaves y tripulaciones de vuelo). Esta situación podría crear problemas para las autoridades de otorgamiento de licencias y vigilancia de la seguridad operacional tanto del Estado que expide el AOC como del Estado de la actividad contratada a terceros sobre la forma de asegurar que dicha práctica o entidad satisfaga los requisitos de seguridad operacional y protección de la aviación.

2.2.3.7 Si bien algunas de las mencionadas situaciones ya dificultan individualmente la determinación o la atribución de la responsabilidad respecto al cumplimiento y la vigilancia de la seguridad operacional y la protección de la aviación, podría ser aún más problemática una situación compleja en que se combinen varias o todas las características que se acaban de exponer. Como se desprende de lo expuesto, existe un número creciente de situaciones en las que hay que tratar con una serie de Estados, cada cual con su parte de la responsabilidad en una operación de transporte aéreo. El desafío para los Estados es determinar cómo asegurar que independientemente de las formas de los arreglos de reglamentación o comerciales, siempre se establezca claramente a quién corresponde la responsabilidad de vigilancia de la seguridad operacional y de la protección en un Estado claramente identificado o en su autoridad delegada, con respecto a toda explotación de aeronaves.

2.2.4 Con la tendencia a la liberalización y a la mundialización y con la mayor integración económica regional, muchos Estados han adoptado un **enfoque regional** como medio efectivo para hacer cambios de reglamentación del transporte aéreo internacional. Se han adoptado medidas importantes sobre una base regional para fortalecer la reglamentación de la seguridad operacional. Por ejemplo, el programa de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) incluye evaluaciones de seguridad

operacional no solamente para las aeronaves de sus Estados miembros sino también de otros transportistas que operan en Europa. La Unión Europea ha creado una Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), cuyas funciones ya abarcan la certificación de productos aeronáuticos, pudiendo extenderse a la aprobación de operaciones aéreas y el otorgamiento de licencias al personal. En otras regiones se han adoptado enfoques similares para coordinar la seguridad operacional [p. ej., Autorité Africaine et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC); el Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional (SRVSOP) de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC); el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Aeronáutica (RASOS) del Caribe; la Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA); y la Oficina de seguridad operacional del Pacífico (PASO)]. Aunque estos arreglos regionales tienen muchas ventajas y pueden redundar en beneficios, principalmente porque incluyen economías de escala y promueven la uniformidad dentro de las regiones, éstas varían muchísimo en la medida en que se les ha delegado la ejecución de sus responsabilidades nacionales. Esta situación puede plantear la cuestión de armonización a una escala mayor (p. ej., la evaluación del cumplimiento efectuada por un órgano puede diferir de la de otro). Además, es necesario evidentemente que exista transparencia en esos arreglos regionales para que todas las partes involucradas, especialmente los terceros, sepan exactamente qué funciones se han delegado al órgano regional y cuáles continúan siendo responsabilidad del Estado.

2.3 ¿Podrían las disposiciones actuales de la OACI tratar las cuestiones?

2.3.1 El Convenio de Chicago y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes establezcan y mantengan un sistema de seguridad operacional y protección de la aviación civil basándose en la confianza y el reconocimiento mutuos. Desde un punto de vista estrictamente jurídico, el sistema se ha concebido para asegurar que la aviación civil internacional funcione en condiciones de seguridad, independientemente de las políticas de transporte aéreo y los reglamentos económicos que puedan adoptar los Estados contratantes. Por lo tanto, sean cuales fueren los cambios en los arreglos económicos, la responsabilidad del cumplimiento de la vigilancia de la seguridad operacional y de la protección de la aviación incumbe de todos modos a los Estados contratantes. Los Estados pueden cumplir sus obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional y de la protección de la aviación impuestas por el Convenio y sus Anexos mediante leyes y reglamentos nacionales apropiados, así como disposiciones en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

2.3.2 Con los antecedentes de mundialización y liberalización, es importante que la OACI se asegure de que los SARPS y textos de orientación ya elaborados sobre seguridad operacional y protección de la aviación se mantengan vigentes y capaces de hacer frente a los cambios. Para los fines del estudio, se examinaron las disposiciones vigentes del Convenio y de los Anexos pertinentes respecto a las situaciones en cuestión. Se vio que en lo que atañe al establecimiento de las responsabilidades respectivas de los Estados interesados, los SARPS y textos de orientación vigentes se consideran en general adecuados. Sin embargo, podría trabajarse más para mejorar los SARPS y textos de orientación existentes para hacer frente a los nuevos desafíos que resulten de la evolución de las prácticas comerciales en el transporte aéreo internacional.

2.3.3 Más específicamente, respecto a **situaciones en que los proveedores de servicios tengan una base permanente** (tales como empresas de servicios de escala, explotadores de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea), es evidente que el Estado en el que estén basadas dichas empresas será responsable de la vigilancia de la seguridad operacional y de la protección de la aviación de conformidad con los requisitos enunciados en los Anexos aplicables (p. ej., respecto a la certificación y vigilancia de los explotadores de aeródromos y las empresas de servicios de escala).

2.3.4 Para **situaciones relativas a la operación de aeronaves**, los aspectos de seguridad operacional se tratan en los Anexos 6 y 8. En el Anexo 6 se mencionan tres niveles de responsabilidad respecto a la operación de aeronaves, que se asignan respectivamente al Estado de matrícula, al Estado del

explotador y al explotador de la aeronave. Es fácil seguir la línea lógica de responsabilidad cuando los tres son parte del mismo Estado. En este caso, el explotador es responsable ante el Estado del explotador, que es también el Estado de matrícula. Pero hay situaciones más complejas, que se tratan a continuación.

2.3.4.1 *Identificación del explotador (en el contexto del Anexo 6) en el caso de arrendamiento, códigos compartidos o franquicias.* Según las disposiciones del Anexo 6, el explotador de servicios aéreos es responsable de realizar la explotación comercial conforme al AOC expedido por el Estado del explotador. Por consiguiente, los vuelos de códigos compartidos o franquicias se realizan bajo la responsabilidad del explotador que efectivamente opera el vuelo independientemente de la bandera de la aeronave o del número de vuelo. La vigilancia de una operación de este tipo normalmente la realiza el Estado del explotador. Sin embargo, si el explotador utiliza aeronaves matriculadas en un Estado que no sea el del explotador, el Estado de matrícula podría requerir vigilancia si no existe un acuerdo como el del Artículo 83 *bis* o bilateral entre los Estados en cuestión. Cabe señalar que se espera de todo explotador, asociado en códigos compartidos o no, cumpla los requisitos aplicables de los SARPS de la OACI cuando se dedique a operaciones internacionales. En situaciones de arrendamiento, la aeronave sólo puede explotarse con arreglo a un AOC expedido por el Estado del explotador. En el caso de un arrendamiento sin tripulación, el Estado arrendatario siempre será el Estado del explotador y siempre tendrá la responsabilidad de expedir el AOC. En el caso de un arrendamiento con tripulación, la aeronave generalmente se explotará con arreglo a un AOC del arrendador y el Estado del explotador responsable del AOC será el Estado arrendador. No obstante, dependiendo de las disposiciones y de las circunstancias del arrendamiento, el Estado arrendatario puede pasar a ser el Estado del explotador y por consiguiente será responsable del AOC. Además, el Estado arrendatario debe asegurarse de que la tripulación de vuelo, con licencia del Estado del arrendador, esté capacitada y demuestre competencia conforme a los requisitos de reglamentación y condiciones aplicables del AOC expedido por el Estado arrendatario. Cabe señalar que ciertas autoridades normativas no concertarán este tipo de acuerdo, ya que la capacitación de las tripulaciones de vuelo para que satisfagan los requisitos del arrendatario podría plantear dificultades. Los textos de orientación relativos al arrendamiento, fletamento y acuerdos de intercambio figuran en el *Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* (Doc 8335), el *Manual de aeronavegabilidad* (Doc 9760) y la *Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Cir 295).

2.3.4.2 *El Estado del explotador es distinto al Estado de matrícula.* En los Anexos 6 y 8 se establecen las responsabilidades respectivas de seguridad de las operaciones y de aeronavegabilidad. En términos de los requisitos del Anexo 6, el explotador tiene la responsabilidad de mantener una organización, control y supervisión adecuados de las operaciones de vuelo. Asimismo tiene la responsabilidad de establecer y mantener arreglos de mantenimiento apropiados para cerciorarse de que la aeronave bajo su control cumpla todos los requisitos de aeronavegabilidad aplicables que están bajo la responsabilidad del Estado de matrícula. Por consiguiente, el Estado del explotador tiene en última instancia la responsabilidad de la vigilancia de la seguridad de las operaciones de vuelo realizadas por el explotador, y el Estado de matrícula tiene la responsabilidad de la aeronavegabilidad de cada una de las aeronaves de su registro. Si bien las responsabilidades respectivas del Estado del explotador y del Estado de matrícula están claramente establecidas en los Anexos, la situación real puede ser compleja y dar lugar a alguna fragmentación de responsabilidades. Por ejemplo, puede haber varios Estados de matrícula si la flota del explotador incluye aeronaves matriculadas en diferentes Estados. Otro posible nivel de complejidad es que el Estado de matrícula puede convalidar el certificado expedido por otro Estado en lugar de expedir su propio Certificado de aeronavegabilidad. En muchos casos, la responsabilidad compartida entre el Estado del explotador y el Estado de matrícula puede manejarse mediante reglas y procedimientos bien establecidos, aún en casos complejos. No obstante, complica la rendición de cuentas de vigilancia de la seguridad operacional y, si las reglas no se aplican apropiadamente, puede ser un área débil del sistema actual.

2.3.4.3 La asignación de responsabilidades entre el Estado del explotador y el Estado de matrícula se deriva en gran parte del Convenio que asigna al Estado de matrícula la responsabilidad de la aeronavegabilidad y las licencias de la tripulación de vuelo, y sólo reconoce la función del Estado del explotador en el Artículo 83 *bis*. Como resultado, sólo existen medios limitados en que la posible fragmentación de responsabilidad descrita en el párrafo anterior puede evitarse. En este contexto, la transferencia de ciertas funciones del Estado de matrícula al Estado del explotador mediante la aplicación del Artículo 83 *bis*, con respecto al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, proporciona una solución eficaz, pero, no obstante limitada por el carácter voluntario de dicho arreglo. Otra medida que podría considerarse es una enmienda al Anexo 6 que requeriría que una copia auténtica certificada del AOC bajo el cual se explota la aeronave se transporte a bordo en los vuelos internacionales. Esto ayudaría a identificar a los Estados responsables de la vigilancia de la seguridad operacional en procesos de verificación tales como las inspecciones en la plataforma. Esta disposición podría también complementarse mediante una norma que estipule que una determinada aeronave sólo puede explotarse con un AOC a la vez. Podrían darse aclaraciones adicionales en la forma de textos de orientación sobre la relación entre el Estado de matrícula, el Estado del explotador y el explotador. Estos textos de orientación deberían tratar las responsabilidades de cada parte involucrada en relación con el Convenio y los Anexos y en relación con cada cual.

2.3.4.4 ***Vigilancia e inspección por Estados que no sean el Estado de matrícula o el Estado del explotador.*** El Artículo 16 del Convenio concede a los Estados el 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 Convenio que incluyen las licencias de la tripulación de vuelo y los certificados de aeronavegabilidad. No obstante, existen algunos límites prácticos a lo que puede lograrse mediante la aplicación del Artículo 16, debido principalmente a que un certificado de aeronavegabilidad válido no significa necesariamente que la aeronave esté en condiciones de aeronavegabilidad y a la falta de un requisito en el Convenio o en los Anexos respecto a llevar a bordo una copia del AOC. Con respecto a lo segundo, en el párrafo 2.3.4.3 anterior se sugiere que sea obligatorio el porte a bordo de este certificado. Con respecto a lo primero, la razón es que la pérdida temporal de la aeronavegabilidad, causada por una falla u otro motivo, normalmente se trata con la reglamentación de operaciones que requiere que la aeronave sea aeronavegable antes de operarla [p. ej., Anexo 8, Parte I, párrafo 3.5 o Anexo 6, Parte I, párrafo 8.1.1 a)] en lugar de con una suspensión o revocación del certificado de aeronavegabilidad. No obstante, en el Anexo 8, Parte I, párrafo 3.6.2, se permite que las autoridades de un Estado contratante detengan una aeronave averiada matriculada en otro Estado contratante siempre que se avise inmediatamente al Estado de matrícula y se le proporcione toda la información necesaria para que determine la aeronavegabilidad de la aeronave. La Enmienda 100 al Anexo 8 que entrará en vigor el 13 de diciembre de 2007, aclara las responsabilidades de los respectivos Estados en esta situación introduciendo un requisito para que el Estado de matrícula considere las limitaciones propuestas por el Estado contratante que detiene a la aeronave, cuando autorice un vuelo sin pasajeros a un aeródromo donde pueda hacerse el mantenimiento necesario.

2.3.5 **Con respecto al personal,** las disposiciones del Artículo 32 y del Anexo 1, así como del Anexo 6, Parte I, son adecuadas en general para tratar las diversas situaciones relativas a los miembros de la tripulación de vuelo. La responsabilidad de convalidación o conversión de las licencias y el mantenimiento de la validez de la licencia incumbe al Estado de matrícula, mientras que la responsabilidad de mantener la competencia de la tripulación incumbe al Estado del explotador. Aunque el mantenimiento de la validez de una licencia conforme al Anexo 1 y de la competencia conforme al Anexo 6 son técnicamente independientes, en la práctica la verificación de la competencia según el Anexo 6 se acepta para mantener válida una licencia de piloto y en el Anexo 1 hay una nota en ese sentido. Un aspecto especial de seguridad operacional de la liberalización económica es el creciente uso de la convalidación de las licencias de la tripulación de vuelo. Las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional han indicado un cierto número de problemas con las convalidaciones respecto a la rastreabilidad de la licencia original (en particular con respecto a la limitación o restricción que pudiera

habérsele hecho) y al otorgamiento de privilegios en la licencia original (especialmente la habilitación de tipo). El Grupo de expertos sobre licencias e instrucción de las tripulaciones de vuelo examinó estas cuestiones como parte de su revisión global de los SARPS relativos al otorgamiento de licencias a la tripulación de vuelo. El grupo de expertos ha propuesto algunas modificaciones del Anexo 1 y de los textos de orientación que se presentarán a la Comisión de Aeronavegación en el segundo trimestre de 2005.

2.3.6 Con respecto a la seguridad (protección), se considera que el Anexo 17 — *Seguridad* y los textos de orientación conexos son en general adecuados para tratar la mayor parte de las situaciones actuales (p. ej., inquietudes relativas al personal de servicios de escala, transferencia de amenazas por medio de códigos compartidos, contratación externa de la inspección de seguridad de los aeropuertos). Cada Estado tiene la responsabilidad de garantizar la seguridad de las actividades de transporte aéreo en su territorio, incluidos el establecimiento y la aplicación de los programas nacionales de seguridad de la aviación civil. Los SARPS del Anexo 17 abarcan muchos aspectos específicos de los requisitos de seguridad de la aviación, tales como medidas de seguridad para operaciones nacionales, evaluación de amenazas, programas de seguridad aeroportuaria, programas de seguridad del explotador, verificación de antecedentes y procedimientos de selección, instrucción y normas de actuación del personal, certificación de inspectores, programas de control de calidad, así como cooperación entre los Estados. Los textos de orientación elaborados para ayudar a los Estados a aplicar el Anexo 17 incluyen: el *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita* (Doc 8973 de distribución limitada) y los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) que se actualizan periódicamente. Además, la red mundial de la OACI de Centros de instrucción de seguridad de la aviación (ASTC) ofrece a los Estados participantes y a la industria una gran variedad de cursos y talleres en el campo de la seguridad de la aviación.

2.3.7 Con respecto a los organismos regionales o supranacionales, si bien nada impide que los Estados contratantes hagan arreglos para confiar a otras entidades determinados aspectos de la reglamentación de la seguridad operacional y de la protección de la aviación, incluidas entidades nacionales autónomas o privadas u organizaciones internacionales o supranacionales, o la realización de dicha función, deben tener plenamente en cuenta que las responsabilidades que imponen el Convenio y sus Anexos incumben a los Estados interesados. Al considerar la posibilidad de concertar tales tipos de acuerdos, deberían tomar precauciones para garantizar la rendición de cuentas necesaria de las entidades que desempeñen esas funciones. Puede también exigirse transparencia respecto a los elementos precisos que los Estados hayan delegado a tales entidades regionales o supranacionales.

3. CONCLUSIONES

3.1 De lo expuesto, puede llegarse a las siguientes conclusiones:

- a) la liberalización económica y la evolución de las prácticas comerciales y operativas tienen repercusiones en la reglamentación de la seguridad operacional y de protección de la aviación, que deben tratarse adecuadamente. En este entorno en constante evolución, deberían tenerse debidamente en cuenta sus repercusiones en la seguridad operacional y en la protección de la aviación para que pueda establecerse una política más coherente. Los problemas para determinar la línea de responsabilidad suelen surgir cuando la operación o el arreglo abarcan varias partes de Estados diferentes o cuando la aeronave está basada o se utiliza fuera del territorio de matrícula o del Estado del explotador. Los Estados deberían prestar mayor atención a semejantes situaciones;
- b) las disposiciones y los textos de orientación vigentes de la OACI relativas a la responsabilidad de los Estados en materia de seguridad operacional y protección de la aviación son, por regla general, adecuados para tratar diversas situaciones como

resultado de la liberalización (tales como las examinadas en el estudio). Sin embargo, podría trabajarse más para mejorar los SARPS y textos de orientación actuales a fin de adaptarlos a la evolución de las prácticas comerciales (como las mencionadas en el párrafo 2.3). En particular, debería alentarse firmemente a los Estados a que apliquen el Artículo 83 *bis* que proporciona medios útiles de evitar situaciones complejas cuando las aeronaves se transfieren al extranjero. Debería prestarse más atención a mejorar el cumplimiento y aplicación de los SARPS y textos de orientación pertinentes. A este respecto, al resolver las deficiencias identificadas a escala mundial en la vigilancia de la seguridad operacional y la protección de la aviación deberían tenerse en cuenta los problemas observados en el estudio;

- c) la seguridad operacional y la protección de la aviación deben seguir siendo de capital importancia en la explotación y el desarrollo del transporte aéreo internacional y no deberían en ningún momento comprometerse por consideraciones económicas. La OACI debería seguir de cerca la evolución del sector y de la reglamentación y tomar medidas apropiadas para asegurar que el sistema mundial de reglamentación de seguridad operacional y protección de la aviación siga funcionando eficazmente al tratar de la evolución del sector del transporte aéreo y las prácticas comerciales cada vez más complejas y a menudo multinacionales; y
- d) es necesario que todas las partes, los gobiernos y los proveedores de servicios reconozcan la importancia de entender claramente sus respectivas responsabilidades de cumplimiento y de vigilancia de la seguridad operacional y de la protección de la aviación. Los Estados deben aceptar su responsabilidad fundamental de asegurar la vigilancia de la reglamentación de la seguridad operacional y de la protección de la aviación, independientemente de los cambios en los arreglos de reglamentación económica. A este respecto, los resultados del estudio podrían ayudar a sensibilizar a los Estados de manera que se elaboren y apliquen medidas preventivas o correctivas apropiadas. Los resultados (tales como la identificación de las situaciones que requieren más atención) podrían prepararse en forma apropiada y difundirse a los Estados por correspondencia y en el sitio web de la OACI, así como en reuniones tales como talleres.

— — — — —

ADJUNTO A

SITUACIONES ESPECÍFICAS Y DISPOSICIONES Y TEXTOS DE ORIENTACIÓN PERTINENTES DE LA OACI

SITUACIONES QUE MERECE LA ATENCIÓN DE LOS ESTADOS	COMENTARIO Y REFERENCIAS DE DOCUMENTOS
Situaciones que atañen a un solo Estado	
<i>Las situaciones en esta sección podrían repercutir en la reglamentación de seguridad operacional y de protección de la aviación pero no plantean problemas para identificar la responsabilidad del Estado.</i>	
<p>Incremento en el nivel de actividades de transporte aéreo, tales como un aumento en el número de aeronaves, líneas aéreas y otros proveedores de servicios, y personal de operaciones (de a bordo y en tierra); y el crecimiento del tráfico aéreo (tanto en términos de movimientos de aeronaves como de pasajeros/carga). Esto podría ejercer una presión en el Estado, en términos de su capacidad de reglamentación de la seguridad operacional y de la protección de la aviación. En algunos casos, podría exceder la capacidad de vigilancia de reglamentación del Estado.</p> <p>Reto: ¿Cómo mantendrán las autoridades encargadas de reglamentar la seguridad operacional y la protección de la aviación un sistema eficaz de reglamentación de la seguridad operacional y de la protección de la aviación?</p>	<p><i>El Convenio de Chicago y sus Anexos exigen que cada Estado contratante proporcione vigilancia de la seguridad operacional y de la protección de la aviación de sus explotadores de servicios aéreos así como de los explotadores extranjeros que operan en su espacio aéreo. Los Estados deben estar equipados adecuadamente (en términos de infraestructura jurídica, de reglamentación y de organización, de personal calificado y de recursos financieros) para hacer frente al incremento en el nivel de actividades.</i></p> <p>Convenio de Chicago (Doc 7300) Anexo 1 – Licencias al personal Anexo 6 – Operación de aeronaves Anexo 8 – Aeronavegabilidad Anexo 17 – Seguridad (Véase también el Adjunto B)</p>
<p>Los explotadores nuevos o proveedores de servicios no tradicionales que entran o desean entrar al mercado para competir en el sector (tales como nuevas líneas aéreas establecidas por intereses no aeronáuticos, empresas de servicios de escala que pertenecen a terceros). Existe cierta inquietud de que dichas empresas, especialmente las que carezcan de experiencia previa en el sector, puedan también carecer de la tradición necesaria en materia de seguridad operacional, o no dispongan de personal calificado o con instrucción apropiada para llevar a cabo dichas actividades comerciales.</p> <p>Reto: ¿Cómo asegurar que tales compañías y su personal satisfagan los requisitos exigidos en materia de seguridad operacional y de protección de la aviación para obtener certificación o licencias; y cómo mantener una vigilancia</p>	<p><i>El Estado en el que dichas empresas están basadas, en el caso de un proveedor de servicios, o el Estado de matrícula/Estado del explotador, en el caso de una línea aérea, será responsable de la vigilancia de la seguridad operacional y de la protección de la aviación de conformidad con los requisitos enunciados en los Anexos aplicables (p. ej. respecto a la certificación y vigilancia de los explotadores de servicios aéreos, explotadores de aeródromos y las empresas de servicios de escala).</i></p> <p>Convenio de Chicago (Doc 7300) Anexo 1 – Licencias al personal Anexo 6 – Operación de aeronaves Anexo 8 – Aeronavegabilidad Anexo 17 – Seguridad</p>

SITUACIONES QUE MERECE LA ATENCIÓN DE LOS ESTADOS	COMENTARIO Y REFERENCIAS DE DOCUMENTOS
continua de la reglamentación y una supervisión de su actuación después de obtenidas las licencias?	
<p>Las líneas aéreas que enfrentan exigencias financieras a menudo recurren a diversas medidas con miras a economizar o reducir costos. Cuando tales medidas interfieren en las operaciones de las aeronaves o en el personal afín (tales como reducción de personal o delegación de ciertas actividades operacionales en terceros), éstas pueden tener repercusiones perjudiciales en las normas de seguridad operacional y de protección de sus operaciones.</p> <p>Reto: ¿Cómo asegurar que las normas de seguridad operacional y de protección de estos transportistas no se vean afectadas por medidas de economías de costos o reducción de personal?</p>	<p><i>Cada Estado deberá mantener una vigilancia eficaz de la seguridad de las operaciones de los transportistas aéreos que operan en su territorio y cerciorarse de que la seguridad operacional y protección de la aviación no se vean comprometidas por consideraciones de índole económica o comercial.</i></p> <p>Convenio de Chicago (Doc 7300) Anexo 1 – Licencias al personal Anexo 6 – Operación de aeronaves Anexo 8 – Aeronavegabilidad Anexo 17 – Seguridad</p>
<p>Transferencia de operaciones gubernamentales a entidades autónomas o al sector privado como resultado de la comercialización o privatización de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea. Con el cambio en la propiedad y control, tales entidades a menudo se centran más en obtener resultados comerciales y pueden tomar medidas para economizar costos a fin de lograr sus metas (p. ej., mediante la reducción de personal) que podrían repercutir adversamente en las normas de seguridad operacional y de protección de sus operaciones.</p> <p>Reto: ¿Cómo puede garantizarse el control de calidad, el mantenimiento y la vigilancia de las normas de seguridad operacional y de protección de la aviación de tales entidades?</p>	<p><i>Independientemente del cambio en la propiedad o en la gestión de estas entidades, el Estado es responsable en última instancia de la seguridad operacional, la protección y la vigilancia económica de sus operaciones. La OACI recomienda que cuando se establezca un órgano o entidad autónomos, el Estado condicione la aprobación de tal órgano exigiendo que observe todas las obligaciones pertinentes del Estado enunciadas en el Convenio de Chicago y en sus Anexos, y que los Estados realicen auditorías para asegurar el cumplimiento.</i></p> <p>Anexo 1 – Licencias al personal Anexo 6 – Operación de aeronaves Doc 9082, Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea Doc 9562, Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos Doc 9161, Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea Cir 284, Privatización en el suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea</p>
Situaciones que atañen a diferentes Estados	
<p><i>Algunas situaciones en esta sección podrían dar lugar a problemas para demarcar la rendición de cuentas o la responsabilidad de la vigilancia de la seguridad operacional y de la protección de la aviación entre los Estados participantes.</i></p>	
<p>“Operaciones fuera de las propias fronteras” (es decir, operaciones de vuelo fuera del Estado de</p>	

SITUACIONES QUE MERECE LA ATENCIÓN DE LOS ESTADOS	COMENTARIO Y REFERENCIAS DE DOCUMENTOS
<i>origen</i>) como resultado de la liberalización del acceso a los mercados y de la propiedad y control de los transportistas aéreos.	
<p>Ejemplo 1: Una línea aérea utiliza los derechos de la 7ª libertad concedidos en virtud de un acuerdo bilateral para establecer una base operacional en el Estado otorgador para prestar servicios hacia o desde terceros países.</p> <p>Ejemplo 2: Una línea aérea utiliza los derechos de la 9ª libertad (cabotaje autónomo) concedidos en virtud de un acuerdo bilateral para operar servicios aéreos en el territorio del Estado otorgador.</p> <p>Ejemplo 3: Una línea aérea adquiere una línea aérea de otro país, y ésta continúa operando en el segundo país en virtud del AOC de la primera línea aérea.</p> <p>Retos: Cuando las operaciones de vuelo están basadas en un país distinto del Estado designador o del Estado que expide el AOC (Estado del explotador), ¿cómo tratarán el Estado designador o el Estado del explotador y el Estado en que están basadas las operaciones la cuestión de la vigilancia de la seguridad operacional y la protección de la aviación?</p>	<p><i>Los Estados pueden tratar esta situación incorporando las disposiciones apropiadas de seguridad operacional y de protección de la aviación en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos pertinentes, o concertando otros acuerdos mutuamente convenidos.</i></p> <p><i>El Estado que expide el AOC de la línea aérea (es decir, el Estado del explotador) es responsable de asegurar la vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo las operaciones de los explotadores en el extranjero. El Estado en el que están basadas las operaciones tiene la responsabilidad de llevar a cabo la vigilancia e inspección de las operaciones de los explotadores extranjeros para preservar la seguridad de las operaciones.</i></p> <p>Convenio de Chicago (Doc 7300) Artículo 16 (ref. vigilancia de aeronaves extranjeras) Anexo 1 – <i>Licencias al personal</i> Anexo 6 – <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 8 – <i>Aeronavegabilidad</i> Anexo 17 – <i>Seguridad</i> (Véase también el Adjunto B)</p>
<p>En los lugares en que está permitido, un Estado puede designar una línea aérea de un tercer país para que explote, como su línea aérea designada, los servicios aéreos en rutas entre su territorio y el del Estado de su socio bilateral. Esto podría llevar potencialmente a que no se efectúe la vigilancia requerida si no se hacen los arreglos de reglamentación apropiados y éstos no son ejecutados por las partes interesadas.</p> <p>Retos: Cuando el explotador no es la línea aérea del Estado designador, ¿cómo podrá el Estado designador o el Estado del explotador cumplir su responsabilidad de vigilancia de la seguridad operacional y de protección con respecto a la operación?</p>	<p><i>Los Estados participantes deberían acordar mutuamente (en un acuerdo bilateral u otro arreglo) las líneas de responsabilidad de la vigilancia de la seguridad operacional y de la protección de la aviación, y asegurar que las operaciones cumplan con las normas requeridas de seguridad operacional y de protección de la aviación.</i></p> <p>Convenio de Chicago Artículo 16 del Convenio Anexo 1 – <i>Licencias al personal</i> Anexo 6 – <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 8 – <i>Aeronavegabilidad</i> Anexo 17 – <i>Seguridad</i> (Véase también el Adjunto B)</p>
<p>Cuando se permite el “derecho de establecimiento”, una línea aérea puede establecer una línea aérea subsidiaria en otro Estado para que opere en el territorio de este</p>	<p><i>Véase el comentario relativo a las operaciones fuera de las propias fronteras.</i></p> <p>Convenio de Chicago</p>

SITUACIONES QUE MERECE LA ATENCIÓN DE LOS ESTADOS	COMENTARIO Y REFERENCIAS DE DOCUMENTOS
<p>último y hacia o desde terceros países.</p> <p>Reto: Cuando las operaciones de vuelo están basadas en un lugar que no sea el Estado donde está registrada la oficina principal de la línea aérea o donde se encuentran sus propietarios, ¿cómo se ejercerá la vigilancia de la seguridad operacional? ¿Cuáles son las respectivas funciones de los Estados participantes?</p>	<p>Artículo 16 Anexo 1 – <i>Licencias al personal</i> Anexo 6 – <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 8 – <i>Aeronavegabilidad</i> Anexo 17 – <i>Seguridad</i> (Véase también el Adjunto B)</p>
<p>Una fusión transfronteriza de líneas aéreas puede llevar a que la línea aérea tenga más de una oficina en diferentes Estados (p. ej., cuando se mantienen las bases operacionales iniciales de las dos líneas aéreas).</p> <p>Reto: ¿Cómo se atribuyen las responsabilidades de vigilancia de la reglamentación entre los Estados interesados? ¿En qué Estado debería estar ubicada la oficina principal de esta línea aérea? ¿Qué AOC debería utilizar esta línea aérea fusionada? ¿Qué normas de seguridad operacional y de protección de la aviación deberían aplicarse en caso de que fueran diferentes?</p>	<p><i>Un explotador debe poseer un AOC válido expedido por el Estado en el que está ubicada su oficina principal. El Estado que expide el AOC es responsable de que el explotador cumpla con los requisitos de operaciones de aeronaves enunciados en el Anexo 6.</i></p> <p><i>Una aeronave sólo puede ser explotada bajo un AOC en un momento dado. Sólo puede haber un Estado de matrícula y un Estado del explotador. Todos los explotadores deben cumplir con las normas mínimas de la OACI consignadas en los Anexos. Se les alienta a que apliquen y mantengan en lo posible las normas más elevadas.</i></p>
Arrendamiento de aeronaves	
<p>Operaciones en que participan aeronaves de matrícula extranjera: Cada vez más, los explotadores de servicios aéreos emplean aeronaves de matrícula extranjera por diversas razones. Las aeronaves pueden arrendarse o intercambiarse y explotarse fuera del Estado de matrícula, muchas veces por largos períodos de tiempo. Las aeronaves pueden arrendarse, subarrendarse o fletarse de un país a otro. La flota de un explotador puede constar de aeronaves arrendadas que estén matriculadas en diferentes países.</p> <p>Pueden presentarse problemas cuando la vigilancia de la seguridad operacional de la aeronave arrendada está dividida entre el Estado de matrícula y el Estado del explotador por falta de arreglos eficaces y apropiados de vigilancia, como se ilustra en los ejemplos a continuación.</p> <p>Ejemplo 1 [<i>un arrendamiento en el que participa</i></p>	<p><i>Cuando una aeronave está basada y es explotada en un Estado distinto del Estado de su matrícula, la responsabilidad de vigilancia de la seguridad operacional de la aeronave se comparte entre el Estado de matrícula (para su aeronavegabilidad) y el Estado del explotador (para su explotación). El Convenio, los Anexos 6 y 8 (y textos de orientación como el Doc 8335) establecen las responsabilidades respectivas relativas a la seguridad de las operaciones de la aeronave y su aeronavegabilidad.</i></p> <p><i>El Estado de matrícula es responsable de la aeronavegabilidad de cada una de las aeronaves de su registro y de las licencias de la tripulación de vuelo (Artículo 32). El Estado del explotador tiene la responsabilidad final de la vigilancia de la seguridad operacional de las operaciones de vuelo realizadas por el explotador.</i></p> <p><i>Según las disposiciones del Anexo 6, el explotador</i></p>

SITUACIONES QUE MERECE LA ATENCIÓN DE LOS ESTADOS	COMENTARIO Y REFERENCIAS DE DOCUMENTOS
<p><i>un tercer Estado como base de operaciones</i>]: Una aeronave matriculada en el Estado A, es arrendada sin tripulación al Estado B y subarrendada al Estado C para que sus operaciones se efectúen en el Estado D.</p> <p>Ejemplo 2: Un subarriendo al Estado C como en el Ejemplo 1, pero el mantenimiento de la aeronave se realiza en un cuarto Estado.</p> <p>Ejemplo 3 [<i>pabellones de conveniencia</i>]: Las aeronaves están matriculadas en un Estado donde no existe una vigilancia económica ni técnica, o existe en grado mínimo, pero se utilizan en otros países y rara vez regresan al Estado de matrícula.</p> <p>Los ejemplos anteriores pueden plantear un grave problema si las partes interesadas no ejercen apropiadamente la vigilancia de la seguridad operacional bajo su respectiva responsabilidad, o no se conciertan arreglos entre ellos para asegurar una vigilancia apropiada. Una importante inquietud está relacionada con el problema de los “pabellones de conveniencia”.</p> <p>Retos: ¿Cómo tratarían los Estados interesados las situaciones descritas anteriormente a fin de asegurar una vigilancia eficaz y adecuada?</p>	<p><i>tiene la responsabilidad de mantener una organización, un control y supervisión adecuados de las operaciones de vuelo. Asimismo, tiene la responsabilidad de establecer y mantener arreglos de mantenimiento apropiados para cerciorarse de que la aeronave, bajo su control, cumpla todos los requisitos de aeronavegabilidad aplicables que están bajo la responsabilidad del Estado de matrícula.</i></p> <p><i>Más específicamente, el programa de mantenimiento del explotador será aprobado por el Estado de matrícula (Anexo 6, Parte I, párrafo 8.3.1). El manual de control del mantenimiento deberá ser aceptable para el Estado de matrícula (Anexo 6, Parte I, párrafo 8.2.1) e incorporará en él los textos que pueda exigir el Estado de matrícula y el Estado del explotador (Anexo 6, Parte I, párrafo 8.2.4)</i></p> <p><i>Las operaciones de vuelo por lo general están bajo la vigilancia del Estado del explotador pero el Estado de matrícula tiene la responsabilidad del Código de performance (Anexo 6, Parte I, párrafo. 5.1.1), el Manual de vuelo – Datos de performance (Anexo 6, Parte I, párrafo 11.1 – Anexo 8, párrafo 2.2.1.1). La lista de equipo mínimo (MEL) es aprobada por el Estado del explotador pero debe conformarse con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula (Anexo 6, Parte I, párrafo 6.1.2).</i></p> <p><i>El Artículo 83 bis del Convenio permite la transferencia de ciertas funciones del Estado de matrícula al Estado del explotador con respecto al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves. Proporciona un medio útil de ayudar a los Estados a tratar la vigilancia de la seguridad operacional de las aeronaves basadas y explotadas en el extranjero.</i></p>
Tripulaciones de vuelo con licencias extranjeras	
<p>Cada vez más los transportistas aéreos emplean miembros de la tripulación de vuelo cuyas licencias han sido expedidas por diferentes Estados. Algunos pilotos son contratados mediante agencias de recursos humanos (que mantienen un registro de los pilotos con licencia</p>	<p><i>La responsabilidad de la convalidación o conversión de las licencias y de mantener la validez de las licencias le corresponde al Estado de matrícula [Artículo 32 a) del Convenio]. La responsabilidad de mantener la competencia de la tripulación le corresponde al Estado del explotador. Un explotador</i></p>

SITUACIONES QUE MERECE LA ATENCIÓN DE LOS ESTADOS	COMENTARIO Y REFERENCIAS DE DOCUMENTOS
<p>disponibles para contratación).</p> <p>Cuando el explotador de servicios aéreos utiliza aeronaves arrendadas que están matriculadas en un país extranjero, como en el caso de arrendamientos sin tripulación, podría presentarse el problema de la convalidación de las licencias de la tripulación extranjera por el Estado de matrícula. El asunto se complica cuando las reglas y requisitos de licencias de los miembros de la tripulación del Estado de matrícula difieren de las reglas correspondientes del Estado que inicialmente expidió las licencias.</p> <p>También pueden existir diferencias entre las leyes y reglamentos del Estado de matrícula y las del Estado del explotador en el caso de arrendamiento con tripulación. Aunque en estos casos el arrendador suele seguir siendo el explotador oficial, el arrendatario puede ya estar operando aeronaves de tipo similar en virtud de su AOC. Por ende, puede suceder que las aeronaves arrendadas con tripulación sean explotadas según el AOC del arrendatario y, en consecuencia, el Estado del arrendatario pasa a ser el Estado del explotador.</p> <p>La situación puede complicarse aún más si la explotación incluye una tripulación mixta, como es el caso de los arrendamientos con tripulación mixta (p. ej., tripulación de cabina del transportista arrendatario y tripulación del puesto de pilotaje del transportista arrendador extranjero). En tales circunstancias, la vigilancia adecuada de la tripulación operativa puede resultar difícil.</p> <p>Retos: ¿Cómo puede asegurarse que los Estados participantes en las situaciones descritas anteriormente cumplan con sus respectivas responsabilidades relacionadas con las licencias de la tripulación de vuelo?</p>	<p><i>establecerá y mantendrá un programa de instrucción en tierra y en vuelo, aprobado por el Estado del explotador, que asegurará que todos los miembros de la tripulación de vuelo están capacitados adecuadamente para realizar las tareas asignadas (Anexo 6, Parte I, párrafo 9.3.1).</i></p> <p>Artículo 32 del Convenio Anexo 1 Anexo 6</p> <p>(Véase también el Adjunto B)</p>
Compartición de códigos y concesiones de líneas aéreas	
<p>Los arreglos de compartición de códigos pueden presentarse de diversas formas e incluyen múltiples socios (p. ej., transportistas con derechos de tercera y cuarta libertades de Estados con socios bilaterales y transportistas con derechos de</p>	<p><i>Los Estados deberían entender claramente sus responsabilidades de vigilancia de las operaciones de aeronaves, incluyendo aquellas que operan bajo diversos arreglos comerciales cooperativos tales como la compartición de códigos y las concesiones.</i></p>

SITUACIONES QUE MERECE LA ATENCIÓN DE LOS ESTADOS	COMENTARIO Y REFERENCIAS DE DOCUMENTOS
<p>quinta libertad de terceros Estados). Las líneas aéreas ejercen alguna compartición de códigos hacia y desde puntos donde no mantienen derechos de tráfico. Un arreglo de concesiones permite a la línea aérea concesionaria utilizar el nombre o asumir la imagen pública de una línea aérea franquiciadora de otro país. Mientras que tales alianzas pueden servir para “multinacionalizar” la identidad económica de una operación también pueden hacer más complejo el ejercicio de vigilancia de la seguridad operacional y de la protección de la aviación por los Estados.</p> <p>Compartición de códigos en la que participan múltiples socios de Estados diferentes, en el que cada parte puede tener cierta responsabilidad:</p> <p>a) en relación con las líneas aéreas partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la línea aérea que efectivamente opera el vuelo; y - las líneas aéreas cuyos códigos designadores de vuelo se utilizan para el vuelo con códigos compartidos. <p>b) en relación con los Estados partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - el Estado cuya línea aérea es efectivamente la explotadora (Estado del explotador); - los Estados cuyas líneas aéreas están asociadas en un arreglo de compartición de códigos (incluyendo el Estado asociado mediante un arreglo bilateral y terceros Estados); - el Estado en el que está matriculada la aeronave (Estado de matrícula) cuando el vuelo utiliza una aeronave arrendada de un Estado extranjero; y posiblemente, - un Estado con derechos de séptima libertad, desde el cual se origina el vuelo y en el que está basado el explotador. <p>Reto:</p> <p>a) ¿Cómo se determinan las respectivas responsabilidades de las líneas aéreas y los Estados participantes?;</p> <p>b) ¿Cómo se determina el grado de participación o supervisión de las autoridades encargadas de la reglamentación con respecto a las operaciones de las líneas aéreas extranjeras que comparten códigos con uno de sus propios transportistas matriculados?; y</p>	<p><i>Todo explotador, asociado o no en la compartición de códigos, debería cumplir los requisitos aplicables de los SARPS de la OACI cuando realizan operaciones internacionales.</i></p> <p>En virtud de las disposiciones del Anexo 6, un explotador de servicios aéreos es responsable de realizar operaciones comerciales de conformidad con el AOC expedido por el Estado del explotador. Por consiguiente, los vuelos con códigos compartidos o con concesiones se realizan bajo la responsabilidad del explotador que está efectivamente operando el vuelo, independientemente de los colores distintivos de la aeronave o el número de vuelo (Anexo 6, Parte I, Capítulo 2 y párrafo 4.2.1).</p> <p><i>El Estado del explotador normalmente ejerce la vigilancia de una operación de este tipo. Sin embargo, si el explotador utiliza aeronaves matriculadas en un Estado distinto al del explotador, podría requerirse que el Estado de matrícula ejerza la vigilancia si no existe un acuerdo tal como el que se concierta de conformidad con el Artículo 83 bis o un acuerdo bilateral entre los Estados interesados.</i></p> <p>Convenio de Chicago Artículo 16 Artículo 83 bis Anexo 1 – <i>Licencias al personal</i> Anexo 6 – <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 8 – <i>Aeronavegabilidad</i> Anexo 17 – <i>Seguridad</i> (Véase también el Adjunto B)</p>

SITUACIONES QUE MERECE LA ATENCIÓN DE LOS ESTADOS	COMENTARIO Y REFERENCIAS DE DOCUMENTOS
c) ¿Cómo se trata la situación en que existen diferentes requisitos de reglamentación sobre compartición de códigos?	
Contratación externa de actividades que afectan la explotación de aeronaves	
<p>Constituyen ejemplos de ello: las líneas aéreas que conceden a terceros contratos para sus servicios de escala; que envían a sus aeronaves para reparación y mantenimiento a países extranjeros; y conceden a otra línea aérea o empresa, mediante contrato, algunas operaciones de vuelo o la administración de sus tripulaciones. En algunos casos, un explotador puede contar solamente con una estructura empresarial mínima y llevar a cabo o proporcionar la mayoría de sus actividades operacionales mediante empresas extranjeras (incluidas las aeronaves y tripulaciones de vuelo).</p> <p>Reto: ¿Cómo pueden las autoridades encargadas del otorgamiento de licencias y de vigilancia de la seguridad operacional de ambos Estados, tanto el que expide el AOC como el Estado de la actividad concedida a contratación externa, asegurarse de que dicha práctica o entidad cumpla apropiadamente los requisitos de seguridad operacional y de protección de la aviación?</p>	<p><i>El Estado de matrícula y el Estado del explotador son responsables de asegurar el cumplimiento de los SARPS. El Estado del explotador debe asegurarse de que el explotador al que ha expedido una licencia cumpla con las disposiciones del Anexo 6.</i></p> <p><i>Los Estados que no sean el Estado de matrícula o el Estado del explotador deberían ejercer vigilancia e inspección adecuadas de las operaciones realizadas por el explotador extranjero. El Artículo 16 del Convenio otorga el derecho a los Estados 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 dicho Convenio, lo que incluye la licencia de la tripulación de vuelo y el certificado de aeronavegabilidad. La OACI recientemente ha adoptado una propuesta de enmienda del Anexo 6 requiriendo que cada aeronave lleve a bordo una copia auténtica certificada del AOC según el cual está siendo explotada.</i></p>
Seguridad de la aviación	
<p>La contratación externa de servicios de escala a terceros proveedores (nacionales o extranjeros), y la administración de la tripulación de vuelo a un explotador o a una entidad extranjera ha planteado algunas inquietudes (p. ej., respecto a las garantías en materia de seguridad del personal de servicios de escala, tripulación de vuelo).</p> <p>La contratación externa de ciertas actividades de seguridad de la aviación, tales como la inspección en el aeropuerto, a entidades privadas también ha planteado ciertas inquietudes sobre si los explotadores privados pueden cumplir los requisitos nacionales e internacionales, o cuentan con personal calificado, con verificación de antecedentes y garantías en materia de seguridad y capacitación adecuada.</p>	<p><i>Cada Estado tiene la responsabilidad de garantizar la seguridad de las actividades de transporte aéreo en su territorio, incluidos el establecimiento y la aplicación de los programas nacionales de seguridad de la aviación civil, de conformidad con los SARPS del Anexo 17 – Seguridad.</i></p> <p>El Anexo 17 comprende muchos aspectos específicos de requisitos relativos a la seguridad de la aviación, tales como las medidas de protección en operaciones del interior (Norma 2.1.3), evaluación de amenazas (Norma 3.1.4), programas de seguridad aeroportuaria (Norma 3.2.1), programas de seguridad para el explotador (Norma 3.3.1), verificaciones de antecedentes y procedimientos de selección del personal (Norma 3.4.1), instrucción y normas de actuación (Norma 3.4.2), certificación de inspectores</p>

SITUACIONES QUE MERECE LA ATENCIÓN DE LOS ESTADOS	COMENTARIO Y REFERENCIAS DE DOCUMENTOS
<p>Otra inquietud está relacionada con la posible transferencia de una amenaza a la seguridad (protección) que pueda existir contra una línea aérea y que pueda transmitirse a su socio o socios en un arreglo de códigos compartidos. Pueden existir diferentes arreglos de seguridad de la aviación entre Estados cuyas líneas aéreas están asociadas en arreglos de compartición de códigos. (p. ej., un Estado puede requerir que sus requisitos específicos se apliquen a todos los vuelos que se originen en otro Estado o comunidad de Estados, y que sean explotados por socios extranjeros de sus propios transportistas). La complejidad de algunos arreglos de compartición de códigos en el que participan múltiples partes puede dificultar la tarea de las autoridades pertinentes de determinar su nivel de participación con respecto a otras autoridades.</p>	<p>(Norma 3.4.3), programas de control de calidad (Norma 3.4.4), así como cooperación entre Estados (Norma 2.3.2).</p> <p>Los textos de orientación preparados para ayudar a los Estados a aplicar el Anexo 17 incluyen: Doc 8973 — distribución limitada, <i>Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita</i>; y los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) que se actualizan periódicamente. Además, la red mundial de la OACI de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) ofrece a las partes interesadas de los Estados y la industria una gran variedad de cursos y talleres en el campo de la seguridad de la aviación.</p>
SITUACIONES EN LAS QUE PARTICIPAN ORGANISMOS REGIONALES	
<p>En algunas regiones, los Estados han tomado medidas a escala regional para reforzar la reglamentación de la seguridad operacional (incluyendo los arreglos para delegar en entidades supranacionales determinados aspectos de las funciones de reglamentación tales como la certificación de productos aeronáuticos, la aprobación de operaciones aéreas y el otorgamiento de licencias al personal). Si bien estos arreglos regionales tienen muchas ventajas y pueden ser beneficiosos, principalmente en términos de economías de escala y fomento de la uniformidad dentro de la región, éstos varían muchísimo en cuanto a la medida en que se ha delegado la ejecución de responsabilidades nacionales.</p> <p>Reto: ¿Cómo puede lograrse una armonización a mayor escala (p. ej., para tratar una situación en que la evaluación del cumplimiento de una entidad regional difiera de la otra)?; ¿Cómo asegurar la transparencia de tales arreglos regionales de modo que todas las partes afectadas, especialmente terceros, sepan exactamente las funciones que se han delegado en la entidad regional y cuáles funciones continúa</p>	<p><i>Si bien a los Estados contratantes no se les impide que hagan arreglos para confiar a otras entidades determinados aspectos de la reglamentación de la seguridad operacional y de la protección de la aviación o la realización de dichas funciones, incluidas organizaciones supranacionales, éstos deben tener plenamente en cuenta que las responsabilidades que imponen el Convenio y sus Anexos incumben a los Estados interesados. Los Estados deberían tomar precauciones para garantizar la rendición de cuentas necesaria de las entidades que desempeñan esas funciones y proporcionar la transparencia requerida de los arreglos.</i></p>

SITUACIONES QUE MERECE LA ATENCIÓN DE LOS ESTADOS	<i>COMENTARIO Y REFERENCIAS DE DOCUMENTOS</i>
desempeñando el Estado?	

ADJUNTO B

RESUMEN DE LAS RESPONSABILIDADES DEL ESTADO DE MATRÍCULA Y DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
Convenio sobre Aviación Civil Internacional		
Artículo 3 bis	<p><i>a.</i> Los Estados contratantes reconocen que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas. La presente disposición no se interpretará en el sentido de que modifica en modo alguno los derechos y las obligaciones de los Estados estipulados en la Carta de las Naciones Unidas.</p> <p><i>b.</i> Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene derecho, en el ejercicio de su soberanía, a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio; asimismo puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación. A tales efectos, los Estados contratantes podrán recurrir a todos los medios apropiados compatibles con los preceptos pertinentes del derecho internacional, comprendidas las disposiciones pertinentes del presente Convenio y, específicamente, con el párrafo <i>a)</i> del presente Artículo. Cada Estado contratante conviene en publicar sus reglamentos vigentes en materia de interceptación de aeronaves civiles.</p> <p><i>c.</i> Toda aeronave civil acatará una orden dada de conformidad con el párrafo <i>b)</i> del presente Artículo. A este fin, cada Estado contratante incorporará en su legislación o reglamentación todas las disposiciones necesarias para que toda aeronave civil matriculada en él o explotada por un explotador cuya oficina principal o residencia permanente se encuentre en su territorio, tenga la obligación de acatar dicha orden. Cada Estado contratante tomará las disposiciones necesarias para que toda violación de esas leyes o reglamentos aplicables se castigue con sanciones severas, y someterá el caso a sus autoridades competentes de conformidad con las leyes nacionales.</p>	

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
	<p><i>d.</i> Cada Estado contratante tomará medidas apropiadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles matriculadas en dicho Estado o explotadas por un explotador que tenga su oficina principal o su residencia permanente en dicho Estado, para cualquier propósito incompatible con los fines del presente Convenio. Esta disposición no afectará al párrafo <i>a)</i> ni derogará los párrafos <i>b)</i> y <i>c)</i> del presente Artículo.</p>	
Artículo 12	<p><i>Reglas del aire</i></p> <p>Cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como 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. Cada Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio. Sobre alta mar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo con el presente Convenio. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.</p>	
Artículo 17	<p><i>Nacionalidad de las aeronaves</i></p> <p>Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que estén matriculadas.</p>	
Artículo 18	<p><i>Matriculación doble</i></p> <p>Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.</p>	
Artículo 19	<p><i>Leyes nacionales sobre matriculación</i></p> <p>La matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves en un Estado contratante se efectuará de acuerdo con sus leyes y reglamentos.</p>	

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
Artículo 20	<p><i>Ostentación de las marcas</i></p> <p>Toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.</p>	
Artículo 21	<p><i>Informes sobre matrículas</i></p> <p>Cada Estado contratante se compromete a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado. Además, todo Estado contratante proporcionará a la Organización de Aviación Civil Internacional, de acuerdo con las disposiciones que ésta dicte, informes con los datos pertinentes que puedan facilitarse sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen habitualmente en la navegación aérea internacional. Previa solicitud, la Organización de Aviación Civil Internacional pondrá los datos así obtenidos a disposición de los demás Estados contratantes.</p>	
Artículo 29	<p><i>Documentos que deben llevar las aeronaves</i></p> <p>Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevará los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) certificado de matrícula; b) certificado de aeronavegabilidad; c) las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación; d) diario de a bordo; e) si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave; f) si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino; g) si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga. 	

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
Artículo 30	<p><i>Equipo de radio de las aeronaves</i></p> <p>a) Las aeronaves de cada Estado contratante, cuando se encuentren en o sobre el territorio de otros Estados contratantes, solamente pueden llevar a bordo radiotransmisores si las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave han expedido una licencia para instalar y utilizar dichos aparatos. El uso de radiotransmisores en el territorio del Estado contratante sobre el que vuela la aeronave se efectuará de acuerdo con los reglamentos prescritos por dicho Estado.</p> <p>b) Sólo pueden usar los radiotransmisores los miembros de la tripulación de vuelo provistos de una licencia especial expedida al efecto por las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave.</p>	
Artículo 31	<p><i>Certificados de aeronavegabilidad</i></p> <p>Toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que esté matriculada.</p>	
Artículo 32	<p><i>Licencias del personal</i></p> <p>a) El piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave esté matriculada.</p> <p>b) Cada Estado contratante se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a cualquiera de sus súbditos por otro Estado contratante.</p>	

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
Artículo 33	<p><i>Reconocimiento de certificados y licencias</i></p> <p>Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio.</p>	
Artículo 34	<p><i>Diario de a bordo</i></p> <p>Por cada aeronave que se emplee en la navegación internacional se llevará un diario de a bordo, en el que se asentarán los datos relativos a la aeronave, a su tripulación y a cada viaje en la forma que oportunamente se prescriba en aplicación del presente Convenio.</p>	
Artículo 37	<p><i>Adopción de normas y procedimientos internacionales</i></p> <p>Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.</p>	
Artículo 38	<p><i>Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales</i></p> <p>Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga</p>	

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
	<p>las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión.</p>	
<p>Artículo 39</p>	<p><i>Anotaciones en los certificados y licencias</i></p> <p>a) Toda aeronave o pieza de ésta, respecto a la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o de comportamiento de vuelo y que deje de satisfacer en algún aspecto dicha norma en el momento de su certificación, debe llevar anotada en el certificado de aeronavegabilidad, o agregada a éste, una enumeración completa de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma.</p> <p>b) Todo titular de una licencia que no reúna por completo las condiciones prescritas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que posea, debe llevar anotada en su licencia o agregada a ésta una enumeración completa de los aspectos en que deje de cumplir con dichas condiciones.</p>	
<p>Artículo 40</p>	<p><i>Validez de los certificados y licencias con anotaciones</i></p> <p>Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias estén así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originariamente, quedará a discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o la pieza.</p>	

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
Artículo 43		
Artículo 83 bis	<p><i>Transferencia de ciertas funciones y obligaciones</i></p> <p>a) No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.</p> <p>b) La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados.</p> <p>c) Las disposiciones de los párrafos a) y b) anteriores también serán aplicables en los casos previstos por el Artículo 77.</p>	
Anexo 6*, Parte I		
Capítulo 4, párrafo 4.2		<p>4.2 Certificación y supervisión de operaciones</p> <p>4.2.1 Certificado de explotador de servicios aéreos</p> <p>4.2.1.1 Ningún explotador realizará operaciones</p>

* *Nota de la Secretaría:* Los Estados tienen la responsabilidad de cerciorarse de que los explotadores de servicios aéreos cumplan con las disposiciones del Anexo 6.

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
		<p>de transporte aéreo comercial a menos que sea titular de un certificado válido de explotador de servicios aéreos, o de un documento equivalente, expedido por el Estado del explotador.</p> <p>4.2.1.2 El certificado de explotador de servicios aéreos, o el documento equivalente, autorizará al explotador a realizar operaciones de transporte aéreo comercial de conformidad con las condiciones y limitaciones especificadas.</p> <p>4.2.1.3 La expedición de un certificado de explotador de servicios aéreos, o de un documento equivalente, por parte del Estado del explotador dependerá de que dicho explotador demuestre que cuenta con una organización adecuada, un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo, un programa de instrucción y arreglos de servicios de escala y de mantenimiento acordes con la naturaleza y la amplitud de las operaciones especificadas.</p> <p><i>Nota.— En el Adjunto F figura orientación sobre la expedición del certificado de explotador de servicios aéreos.</i></p> <p>4.2.1.4 El mantenimiento de la validez de un certificado de explotador de servicios aéreos, o de un documento equivalente, dependerá de que el explotador se atenga a los requisitos de 4.2.1.3 bajo la supervisión del Estado del explotador.</p> <p>4.2.1.5 En el certificado de explotador de servicios aéreos, o en el documento equivalente, se incluirá por lo menos lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) identificación del explotador (nombre, lugar); b) fecha de expedición y período de validez; c) descripción de los tipos de operaciones autorizados; d) tipos de aeronave cuyo uso está autorizado; y e) zonas de operación o rutas autorizadas. <p>4.2.1.6 El Estado del explotador establecerá un sistema tanto para la certificación como para la supervisión permanente del explotador con el objeto de asegurar que se mantengan las normas</p>

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
		requeridas respecto de las operaciones según se prescribe en 4.2.
Párrafo 4.2.2		<p>4.2.2.2 El Estado del explotador establecerá un requisito para que el explotador proporcione un ejemplar del manual de operaciones, junto con todas las enmiendas y revisiones para someterlo a revisión y aceptación y, donde se requiera, a aprobación. El explotador incorporará en el manual de operaciones todo texto obligatorio que el Estado del explotador pueda exigir.</p> <p><i>Note 1.— Los requisitos relativos a la organización y al contenido del manual de operaciones figuran en el Apéndice 2.</i></p> <p><i>Note 2.— Para algunos elementos determinados del manual de operaciones se requiere la aprobación del Estado del explotador de conformidad con las normas 4.2.7, 6.1.2, 9.3.1, 12.4 y 13.4.1.</i></p>
Párrafo 4.2.7.1		<p>4.2.7.1 El Estado del explotador hará lo conducente para que el explotador establezca los mínimos de utilización de cada uno de los aeródromos utilizados en las operaciones, y aprobará el método aplicado a la determinación de estos mínimos. Dichos mínimos no serán inferiores a ninguno de los que establezca para esos aeródromos el Estado en el cual estén situados, excepto cuando así lo apruebe específicamente dicho Estado.</p>
Párrafo 4.2.7.2		<p>4.2.7.2 El Estado del explotador hará lo conducente para que al determinar los valores de los mínimos de utilización de aeródromo que hayan de ser aplicados a cualquier operación particular, se tenga bien presente lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) el tipo, performance y características de maniobra del avión; b) la composición de la tripulación de vuelo, su competencia y experiencia; c) las dimensiones y características de las pistas que puedan seleccionarse para utilización; d) si son adecuadas las ayudas terrestres visuales y no visuales disponibles, así como la actuación de las mismas;

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
		<p>e) el equipo de que se disponga en el avión para fines de navegación o de control de la trayectoria de vuelo durante la aproximación al aterrizaje y la aproximación frustrada;</p> <p>f) los obstáculos situados en las áreas de aproximación y de aproximación frustrada y la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos para realizar el procedimiento de aproximación por instrumentos;</p> <p>g) los medios utilizados para determinar y notificar las condiciones meteorológicas; y</p> <p>h) los obstáculos situados en el área de ascenso inicial y los márgenes necesarios de franqueamiento de obstáculos.</p> <p><i>Nota.— En el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365) figura orientación sobre el establecimiento de los mínimos de utilización de aeródromo.</i></p>
Párrafo 4.2.7.3		4.2.7.3 No se autorizarán operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de las Categorías II y III a menos que se proporcione información RVR.
Párrafo 4.2.9.1		4.2.9.1 El explotador llevará registros del consumo de combustible y aceite para permitir que el Estado del explotador se cerciore de que, en cada vuelo, se cumple lo prescrito en 4.3.6.
Párrafo 4.2.10.2		4.2.10.2 <i>Tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo y períodos de descanso.</i> El explotador establecerá normas para limitar el tiempo de vuelo y los períodos de servicio de vuelo, así como para permitir períodos de descanso adecuados para todos los miembros de su tripulación. Estas normas deberán estar de acuerdo con los reglamentos establecidos por el Estado del explotador, o ser aprobadas por dicho Estado e incorporadas en el manual de operaciones.

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
Párrafo 4.3.6.3		<p>4.3.6.3 <i>Aviones equipados con turborreactores.</i> La cantidad de combustible y aceite que se lleve para cumplir con 4.3.6.1 será, en el caso de aviones de turborreacción, por lo menos la suficiente para que el avión pueda:</p> <p>4.3.6.3.1 Cuando se requiera un aeródromo de alternativa de destino, o bien:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) volar hasta el aeródromo al cual se proyecta el vuelo, efectuar una aproximación y una aproximación frustrada, y desde allí: <ul style="list-style-type: none"> 1. volar hasta el aeródromo de alternativa especificado en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo ATS; y luego 2. volar durante 30 minutos a la velocidad de espera a 450 m (1 500 ft) por encima del aeródromo de alternativa, en condiciones normales de temperatura, efectuar la aproximación y aterrizar; y 3. disponer de una cantidad adicional de combustible suficiente para compensar el aumento de consumo que se produciría si surgiese alguna de las contingencias especificadas por el explotador, a satisfacción del Estado del explotador; o bien, b) volar hasta un aeródromo de alternativa, pasando por un punto previamente determinado y luego 30 minutos más, a 450 m (1 500 ft) por encima del aeródromo de alternativa, teniendo debidamente en cuenta disponer de una cantidad adicional de combustible suficiente para compensar el aumento de consumo que se produciría si surgiese alguna de las contingencias especificadas por el explotador, a satisfacción del Estado del explotador, siempre que la cantidad de combustible no sea inferior a la que se requiere para volar hasta el aeródromo al cual se proyecta el vuelo y, desde allí, volar durante dos horas al consumo de crucero normal.

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
Párrafo 4.7		<p>4.7 Requisitos adicionales para los vuelos a grandes distancias de aviones con dos grupos motores de turbina (ETOPS)</p> <p>4.7.1 Salvo que el Estado del explotador haya aprobado de manera específica la operación, ningún avión con sólo dos grupos motores de turbina realizará operaciones, a reserva de lo estipulado en 4.7.4, en una ruta en la que el tiempo de vuelo, a velocidad de crucero con un motor inactivo, hasta un aeródromo de alternativa en ruta adecuado, exceda del umbral de tiempo establecido por dicho Estado para tales operaciones.</p> <p><i>Nota 1.— La orientación relativa al valor del umbral de tiempo figura en el Adjunto E.</i></p> <p><i>Nota 2.— Con respecto a la aprobación de las operaciones en que pueden satisfacerse los requisitos de 5.2.11, en el Adjunto E figura un texto de orientación relativo a los aeródromos de alternativa adecuados y apropiados.</i></p> <p>4.7.2 Al aprobar la operación, el Estado del explotador se asegurará de que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) el certificado de aeronavegabilidad del tipo de avión; b) la fiabilidad del sistema de propulsión; y c) los procedimientos de mantenimiento del explotador, los métodos de explotación, los procedimientos para autorizar la salida de los vuelos y los programas de instrucción de la tripulación; <p>proporcionan el nivel general de seguridad previsto en las disposiciones de los Anexos 6 y 8. Al efectuar esta evaluación, se tomará en cuenta la ruta en que se ha de volar, las condiciones operacionales previstas y el emplazamiento de aeródromos de alternativa en ruta adecuados.</p> <p><i>Nota 1.— La orientación relativa al cumplimiento de los requisitos estipulados en esta disposición figura en el Adjunto E.</i></p>

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
		<p><i>Nota 2.— El Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) contiene orientación sobre el nivel de performance y fiabilidad de los sistemas de avión, según se prevé en 4.7.2, así como orientaciones sobre aspectos de los requisitos en 4.7.2 relativos al mantenimiento de la aeronavegabilidad.</i></p> <p>4.7.3 No se iniciará un vuelo que haya de efectuarse de conformidad con 4.7.1 a menos que, durante el período posible de llegada, se disponga del aeródromo o de los aeródromos de alternativa en ruta requeridos y que, con arreglo a la información disponible, las condiciones registradas en dichos aeródromos se ajusten a los mínimos de utilización de aeródromo aprobados para el vuelo, o rebasen esos mínimos.</p> <p>4.7.4 Recomendación.— <i>El Estado del explotador de todo avión con dos grupos motores de turbina que antes del 25 de marzo de 1986 hubiera obtenido autorización y hubiera sido explotado en una ruta a lo largo de la cual el tiempo de vuelo, a velocidad de crucero con un motor inactivo hasta un aeródromo de alternativa en ruta adecuado, excediera, con arreglo a 4.7.1, del umbral de tiempo establecido para dichas operaciones, debería considerar si procedería autorizar la continuación en dicha ruta de tales vuelos después de esa fecha.</i></p>
Capítulo 5		
Párrafo 5.1.1	5.1.1 Los aviones se utilizarán de conformidad con un código de performance amplio y detallado, establecido por el Estado de matrícula en cumplimiento de las normas aplicables de este capítulo.	
Párrafo 5.2.4	5.2.4 El Estado de matrícula tomará las precauciones razonablemente posibles para que se mantenga el nivel general de seguridad establecido en estas disposiciones, bajo todas las condiciones de utilización previstas, incluyendo las que no estén específicamente tratadas en las disposiciones de este capítulo.	
Capítulo 6		
Párrafo 6.1.1	6.1.1 Además del equipo mínimo necesario para el otorgamiento del certificado de aeronavegabilidad, se instalarán o llevarán, según	

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
	<p>sea apropiado, en los aviones los instrumentos, equipo y documentos de vuelo que se prescriben en los párrafos siguientes, de acuerdo con el avión utilizado y con las circunstancias en que haya de realizarse el vuelo. El Estado de matrícula aprobará o aceptará los instrumentos y equipo prescritos, incluida su instalación.</p>	
Párrafo 6.1.2		<p>6.1.2 El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo, aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que la lista de equipo mínimo no repercuta en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.</p>
Párrafo 6.13	<p>Todo avión llevará un documento que acredite la homologación por concepto de ruido. Cuando ese documento, o una declaración apropiada que atestigüe la homologación en cuanto al ruido, contenida en otro documento aprobado por el Estado de matrícula, se expida en un idioma distinto del inglés, se incluirá una traducción al inglés.</p>	
Párrafo 6.16.3	<p>6.16.3 Los asientos para la tripulación de cabina que se provean de conformidad con 6.16.1 y 6.16.2 estarán ubicados cerca de las salidas al nivel del piso y otras salidas de emergencia, según lo que requiera el Estado de matrícula para la evacuación de emergencia.</p>	
Capítulo 7		
Párrafo 7.2.2		<p>7.2.2 Para los vuelos en partes definidas del espacio aéreo o en rutas en que se ha prescrito un tipo de RNP, el avión deberá, además de los requisitos de 7.2.1:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) estar dotado de equipo de navegación que le permita funcionar de conformidad con los tipos de RNP prescritos; y b) estar autorizado por el Estado del explotador para realizar operaciones en dicho espacio aéreo.

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
Párrafo 7.2.3		<p>7.2.3 Para el caso de los vuelos en partes definidas del espacio aéreo en que, basándose en los acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriben especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS), las aeronaves se dotarán de equipo de navegación que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) proporcione indicaciones continuas a la tripulación de vuelo sobre la derrota hasta el grado requerido de precisión en cualquier punto a lo largo de dicha derrota; y b) haya sido autorizado por el Estado del explotador para las operaciones MNPS en cuestión.
Párrafo 7.2.4		<p>7.2.4 Para el caso de los vuelos en partes definidas del espacio aéreo en que, basándose en los acuerdos regionales de navegación aérea, se aplica una separación vertical mínima reducida (RVSM) de 300 m (1 000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive, las aeronaves:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) se dotarán de equipo que pueda: <ul style="list-style-type: none"> 1. indicar a la tripulación de vuelo el nivel de vuelo en que está volando; 2. mantener automáticamente el nivel de vuelo seleccionado; 3. dar la alerta a la tripulación de vuelo en caso de desviación con respecto al nivel de vuelo seleccionado. El umbral para la alerta no excederá de ± 90 m (300 ft); y 4. indicar automáticamente la altitud de presión; y b) recibirán autorización del Estado del explotador para operaciones en el espacio aéreo en cuestión.
Capítulo 8		
Párrafo 8.1.1	8.1.1 Los explotadores se asegurarán de que, de conformidad con procedimientos aceptables para el Estado de matrícula:	

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
	<p>a) cada avión explotado por ellos se mantenga en condiciones de aeronavegabilidad;</p> <p>b) el equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en estado de funcionamiento;</p> <p>c) el certificado de aeronavegabilidad de cada avión explotado por ellos siga siendo válido.</p>	
Párrafo 8.1.2	<p>8.1.2 El explotador no explotará un avión a menos que su mantenimiento y el visto bueno para entrar en servicio sean realizados por un organismo reconocido conforme a lo estipulado en 8.7, o con arreglo a un sistema equivalente, siempre que uno de esos modos de mantenimiento sea aceptable para el Estado de matrícula.</p>	
Párrafo 8.1.3	<p>8.1.3 Cuando el Estado de matrícula acepte un sistema equivalente, la persona que firme la conformidad (visto bueno) de mantenimiento estará habilitada para ello según lo establecido en el Anexo 1.</p>	
Párrafo 8.2.1	<p>8.2.1 El explotador proporcionará, para uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional en cuestión, un manual de control de mantenimiento aceptable para el Estado de matrícula conforme a los requisitos indicados en 11.2.</p>	
Párrafo 8.2.4	<p>8.2.4 El explotador proporcionará al Estado del explotador y al Estado de matrícula copia del manual de control de mantenimiento del explotador, junto con todas las enmiendas y revisiones del mismo e incorporará en él los textos obligatorios que el Estado del explotador o el Estado de matrícula puedan exigir.</p>	<p>8.2.4 El explotador proporcionará al Estado del explotador y al Estado de matrícula copia del manual de control de mantenimiento del explotador, junto con todas las enmiendas y revisiones del mismo e incorporará en él los textos obligatorios que el Estado del explotador o el Estado de matrícula puedan exigir.</p>
Párrafo 8.3.1	<p>8.3.1 El explotador dispondrá, para uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional en cuestión, de un programa de mantenimiento aprobado por el Estado de matrícula que contenga la información requerida en 11.3. En el diseño del programa de mantenimiento del explotador se observarán los principios relativos a factores humanos.</p>	

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
Párrafo 8.5.1	8.5.1 El explotador de un avión cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg supervisará y evaluará la experiencia de mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad y proporcionará la información prescrita por el Estado de matrícula y la notificará por el sistema especificado en el Anexo 8, Parte II, 4.2.3 f) y 4.2.4.	
Párrafo 8.5.2	8.5.2 El explotador de un avión cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg obtendrá y evaluará la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las medidas resultantes que se consideren necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.	
Párrafo 8.6	<p>8.6 Modificaciones y reparaciones</p> <p>Todas las modificaciones y reparaciones cumplirán con los requisitos de aeronavegabilidad que el Estado de matrícula considere aceptables. Se establecerán procedimientos para asegurar que se conserven los datos corroboradores que prueben el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad.</p>	
Párrafo 8.7	<p>8.7 Organismo de mantenimiento reconocido</p> <p>8.7.1 Otorgamiento de la aprobación</p> <p>8.7.1.1 El otorgamiento por parte del Estado de la aprobación a un organismo de mantenimiento dependerá de que el solicitante demuestre que cumple los requisitos estipulados en 8.7 para tales organismos.</p> <p>8.7.1.2 El documento de aprobación contendrá por lo menos lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) nombre del organismo y lugar donde está ubicado; b) fecha de expedición y período de validez; c) términos en que se otorga la aprobación 	<p>8.7 Organismo de mantenimiento reconocido</p> <p>8.7.1 Otorgamiento de la aprobación</p> <p>8.7.1.1 El otorgamiento por parte del Estado de la aprobación a un organismo de mantenimiento dependerá de que el solicitante demuestre que cumple los requisitos estipulados en 8.7 para tales organismos.</p> <p>8.7.1.2 El documento de aprobación contendrá por lo menos lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) nombre del organismo y lugar donde está ubicado; b) fecha de expedición y período de validez; c) términos en que se otorga la aprobación

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
	8.7.1.3 La continuidad de la validez de la aprobación dependerá de que el organismo siga cumpliendo los requisitos establecidos en 8.7 para un organismo de mantenimiento reconocido.	8.7.1.3 La continuidad de la validez de la aprobación dependerá de que el organismo siga cumpliendo los requisitos establecidos en 8.7 para un organismo de mantenimiento reconocido.
Párrafo 8.7.5.3	8.7.5.3 La competencia del personal de mantenimiento se fijará conforme al procedimiento y nivel aceptables para el Estado que otorga la aprobación. La persona que firme el visto bueno de mantenimiento estará habilitada según lo dispuesto en el Anexo 1.	8.7.5.3 La competencia del personal de mantenimiento se fijará conforme al procedimiento y nivel aceptables para el Estado que otorga la aprobación. La persona que firme el visto bueno de mantenimiento estará habilitada según lo dispuesto en el Anexo 1.
Capítulo 9		
Párrafo 9.1.2	9.1.2 Radioperador La tripulación de vuelo incluirá, por lo menos, una persona titular de una licencia válida, expedida o convalidada por el Estado de matrícula, por la que se autorice el manejo del tipo de equipo radiotransmisor que se emplee.	
Párrafo 9.3.1		<p>9.3 Programas de instrucción para los miembros de la tripulación de vuelo</p> <p>9.3.1 El explotador establecerá y mantendrá un programa de instrucción, en tierra y en vuelo, aprobado por el Estado del explotador, por el que se asegure que todos los miembros de la tripulación de vuelo reciben formación adecuada para ejecutar las tareas que les han sido asignadas. Se proporcionarán medios adecuados, en tierra y en vuelo, así como instructores debidamente calificados, según determine el Estado del explotador. El programa de instrucción constará de adiestramiento, en tierra y en vuelo, en el tipo o tipos de avión en que preste servicio el tripulante, e incluirá la coordinación adecuada de la tripulación de vuelo, así como adiestramiento en todos los tipos de situaciones o procedimientos de emergencia o no normales causados por mal funcionamiento del sistema motopropulsor, de la célula, o de las instalaciones, o debidos a anomalías o a incendio. El programa de instrucción comprenderá también instrucción relativa a conocimiento y pericia sobre la actuación y limitación humanas y al transporte de mercancías peligrosas. El adiestramiento de cada miembro de la tripulación de vuelo, particularmente el relacionado con procedimientos no normales o de emergencia, asegurará que todos los miembros de la</p>

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
		tripulación de vuelo conocen las funciones de las cuales son responsables, y la relación de dichas funciones con las de otros miembros de la tripulación. El programa de instrucción, que se repetirá periódicamente según determine el Estado del explotador, incluirá un examen para determinar la competencia.
Párrafo 9.3.2		<p>9.3.2 Se considerará satisfecho el entrenamiento periódico de vuelo en un tipo determinado de avión si:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) se utilizan, en la medida en que lo juzgue factible el Estado del explotador, entrenadores sintéticos de aviones aprobados por dicho Estado para este fin; o b) se realiza dentro del período apropiado la verificación de competencia exigida por 9.4.4, en dicho tipo de avión.
Párrafo 9.4.3.4		9.4.3.4 El explotador llevará un registro, suficiente para satisfacer al Estado del explotador, de la capacitación del piloto y de la forma en que ésta se haya conseguido.
Párrafo 9.4.4		<p>9.4.4 Verificación de la competencia de los pilotos</p> <p>El explotador se cerciorará de que se comprueba la técnica de pilotaje y la capacidad de ejecutar procedimientos de emergencia, de tal modo que se demuestre la competencia del piloto. Cuando las operaciones puedan tener que efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, el explotador se cerciorará de que queda demostrada la competencia del piloto para cumplir tales reglas, bien sea ante un piloto inspector del explotador o ante un representante del Estado del explotador. Dichas verificaciones se efectuarán dos veces al año. Dos verificaciones similares, efectuadas dentro de un plazo de cuatro meses consecutivos, no satisfarán por sí solas este requisito.</p>
Párrafo 9.6		<p>9.6 Tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo y períodos de descanso</p> <p>El Estado del explotador establecerá normas que determinen las limitaciones aplicables al tiempo de vuelo y a los períodos de servicio de vuelo</p>

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
		para los miembros de la tripulación de vuelo. Esas normas prescribirán también los períodos de descanso adecuados en tal forma que se asegure que la fatiga ocasionada por un vuelo o por vuelos sucesivos, o acumulada durante un período debido a estas y otras tareas, no ponga en peligro la seguridad de un vuelo.
Capítulo 11		
Párrafo 11.1	11.1 Manual de vuelo <i>Nota.— El manual de vuelo contiene la información especificada en el Anexo 8.</i> El manual de vuelo se actualizará efectuando los cambios que el Estado de matrícula haya hecho obligatorios.	
Párrafo 11.2	El manual de control de mantenimiento del explotador proporcionado según lo establecido en 8.2, que podrá publicarse en varios volúmenes, contendrá la siguiente información: <ul style="list-style-type: none"> a) una descripción de los procedimientos requeridos en 8.1.1, incluyendo cuando corresponda: <ul style="list-style-type: none"> 1. una descripción de los arreglos administrativos que existan entre el explotador y el organismo de mantenimiento reconocido; 2. una descripción de los procedimientos de mantenimiento y de los procedimientos para completar y firmar el visto bueno correspondiente, cuando el mantenimiento se realice mediante un sistema que no utilice un organismo de mantenimiento reconocido. b) los nombres y responsabilidades de la persona o personas según lo indicado en 8.1.4; c) una referencia al programa de mantenimiento según lo indicado en 8.3.1; d) una descripción de los métodos utilizados para llenar y conservar los registros de mantenimiento del explotador según lo indicado en 8.4; 	

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
	<ul style="list-style-type: none"> e) una descripción de los procedimientos para supervisar, evaluar y notificar la experiencia de mantenimiento y operacional según lo indicado en 8.5.1; f) una descripción de los procedimientos para cumplir los requisitos de notificación de información sobre servicio de mantenimiento del Anexo 8, Parte II, 4.2.5 y 4.2.8; g) una descripción de los procedimientos para evaluar la información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad y aplicar las medidas consiguientes, según lo indicado en 8.5.2; h) una descripción de los procedimientos para aplicar las medidas resultantes de información obligatoria de mantenimiento de la aeronavegabilidad; i) una descripción del establecimiento y mantenimiento de un sistema de análisis y supervisión continua del funcionamiento y eficiencia del programa de mantenimiento, para corregir cualquier deficiencia del programa; j) una descripción de los tipos y modelos de aeronaves a los que se aplica el manual; k) una descripción de los procedimientos para asegurar que los desperfectos que afecten a la aeronavegabilidad se registren y rectifiquen; y l) una descripción de los procedimientos para notificar al Estado de matrícula los casos importantes de mantenimiento que ocurran. 	
Capítulo 12		
Párrafo 12.1		<p>12.1 Asignación de obligaciones en caso de emergencia</p> <p>El explotador establecerá, a satisfacción del Estado del explotador, el número mínimo de miembros de la tripulación de cabina requerido para cada tipo de avión, a base del número de asientos o del número de pasajeros</p>

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
		transportados, a fin de efectuar la evacuación segura y rápida del avión, y las funciones necesarias que han de realizarse en caso de emergencia, o de una situación que requiera evacuación de emergencia. El explotador asignará esas funciones para cada tipo de avión.
Párrafo 12.4		<p>12.4 Instrucción</p> <p>El explotador establecerá y mantendrá un programa de instrucción, aprobado por el Estado del explotador, que habrá de ser completado por todas las personas antes de ser designadas como miembros de la tripulación de cabina. La tripulación de cabina completará un programa periódico de instrucción anualmente. Estos programas de instrucción garantizarán que cada persona:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) es competente para ejecutar aquellas obligaciones y funciones de seguridad que se le asignen a los miembros de la tripulación de cabina en caso de una emergencia o en una situación que requiera evacuación de emergencia; b) está adiestrado y es capaz de usar el equipo de emergencia y salvamento, tal como chalecos salvavidas, balsas salvavidas, rampas de evacuación, salidas de emergencia, extintores de incendio portátiles, equipo de oxígeno, y botiquines de primeros auxilios; c) cuando preste servicio en aviones que vuelen por encima de 3 000 m (10 000 ft), posee conocimientos respecto al efecto de la falta de oxígeno, y, en el caso de aviones con cabina a presión, por lo que se refiere a los fenómenos fisiológicos inherentes a una pérdida de presión; d) conoce las asignaciones y funciones de los otros miembros de la tripulación en caso de una emergencia, en la medida necesaria para desempeñar sus propias obligaciones de miembro de la tripulación de cabina; e) conoce los tipos de mercancías peligrosas que pueden (o no) transportarse en la cabina de pasajeros y ha completado el programa de capacitación sobre

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
		<p>mercancías peligrosas exigido en el Anexo 18; y</p> <p>f) tiene buenos conocimientos sobre la actuación humana por lo que se refiere a las funciones de seguridad en la cabina de la aeronave, incluyendo la coordinación entre la tripulación de vuelo y el personal auxiliar de a bordo.</p>
Párrafo 12.5		<p>12.5 Tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo y períodos de descanso</p> <p>El Estado del explotador establecerá normas que determinen las limitaciones aplicables al tiempo de vuelo, a los períodos de servicio de vuelo y a los períodos de descanso para la tripulación de cabina.</p>
Anexo 7		
Capítulo 6		
	<p>6. INSCRIPCIÓN DE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD, DE LAS MARCAS COMUNES Y DE LAS DE MATRÍCULA</p> <p>Todo Estado contratante o Autoridad de registro de marca común mantendrá al día un registro en el que aparezcan, con respecto a cada una de las aeronaves matriculadas por el Estado o por la Autoridad de registro de marca común interesados, los detalles contenidos en el certificado de matrícula (véase la Sección 7). El registro de globos libres no tripulados deberá contener la fecha, hora y lugar de lanzamiento, el tipo de globo y el nombre del explotador.</p>	
Párrafo 7.2	<p>7.2 Cuando los certificados de matrícula se expidan en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.</p>	
Anexo 8, Parte II (9ª edición)		
Capítulo 1		
Párrafo 1.4.2	<p>1.4.2 Cuando un Estado contratante, distinto del Estado de diseño, expida un certificado de</p>	

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
	tipo, lo hará después de haber obtenido pruebas satisfactorias de que el tipo de aeronave cumple los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.	
Capítulo 3		
Párrafo 3.2.1	3.2.1 El Estado contratante otorgará el certificado de aeronavegabilidad, basándose en pruebas satisfactorias de que la aeronave se ajusta a los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.	
Párrafo 3.2.2	3.2.2 Ningún Estado contratante otorgará ni convalidará un certificado de aeronavegabilidad respecto al cual se proponga obtener el reconocimiento de conformidad con el Artículo 33 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a menos que tenga pruebas satisfactorias de que la aeronave cumple las normas aplicables del presente Anexo mediante el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad apropiados.	
Párrafo 3.2.3	3.2.3 El certificado de aeronavegabilidad se renovará o continuará en vigencia, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula, siempre que dicho Estado requiera que el mantenimiento de la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad se determine por medio de inspecciones periódicas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta el tiempo transcurrido y el tipo de servicio o, alternativamente, por medio de inspecciones aprobadas por el Estado, que den, cuando menos, un resultado equivalente.	
Párrafo 3.2.4	3.2.4 Cuando una aeronave que posea un certificado válido de aeronavegabilidad otorgado por un Estado contratante se inscriba en el registro de otro Estado contratante, el nuevo Estado de matrícula, al otorgar su certificado de aeronavegabilidad o convalidar el original, puede considerar, como prueba parcial o totalmente satisfactoria de las condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave, el certificado previamente otorgado y de que cumple los requisitos adecuados de aeronavegabilidad. La validez de la autorización no trascenderá el plazo de validez que tenga el certificado de aeronavegabilidad.	

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
	<i>Nota.— Lo que antecede se aplica tanto si la aeronave se matricula por primera vez como cuando cambia de nacionalidad.</i>	
Párrafo 3.3.2	3.3.2 Cuando el certificado de aeronavegabilidad se expida en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.	
Párrafo 3.4	<p>3.4 Limitaciones de la aeronave e información</p> <p>Se proveerá a cada aeronave de un manual de vuelo, de rótulos indicadores u otros documentos en que consten las limitaciones aprobadas, dentro de las cuales la aeronave se considera aeronavegable de acuerdo con los requisitos que la atañen, y otras instrucciones e información necesarias para la utilización segura de la aeronave.</p>	
Párrafo 3.5	<p>3.5 Pérdida temporal de la aeronavegabilidad</p> <p>Cualquier omisión en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, en la forma definida en las normas de aeronavegabilidad que le atañen, hará que no sea apta para su utilización hasta que dicha aeronave se vuelva a poner en condiciones de aeronavegabilidad.</p>	
Párrafo 3.6	<p>3.6 Daños a la aeronave</p> <p>3.6.1 Cuando una aeronave haya sufrido daños, el Estado de matrícula decidirá si son de tal naturaleza que la aeronave ya no reúne las condiciones de aeronavegabilidad definidas en las normas que le atañen.</p>	
Párrafo 3.6.2	3.6.2 Si la aeronave sufre averías o éstas se descubren mientras se halla en el territorio de otro Estado contratante, las autoridades de este otro Estado tendrán la facultad de impedir que la aeronave continúe su vuelo, siempre que se lo hagan saber inmediatamente al Estado de matrícula, comunicándole todos los detalles necesarios para que pueda decidir respecto a lo establecido en 3.6.1.	
Párrafo 3.6.3	3.6.3 Cuando el Estado de matrícula considere que el daño sufrido es de naturaleza tal que la aeronave no está en condiciones de aeronavegabilidad, prohibirá que la aeronave	

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
	<p>continúe el vuelo hasta que vuelva a estar en condiciones de aeronavegabilidad; sin embargo, el Estado de matrícula podrá, en circunstancias excepcionales, establecer restricciones y permitir que la aeronave vuele sin pasajeros de pago hasta un aeródromo en que se restablezcan sus condiciones de aeronavegabilidad; en este caso, el Estado contratante que, en un principio, de acuerdo con 3.6.2, haya impedido que la aeronave reanude el vuelo permitirá que éste se efectúe.</p>	
Párrafo 3.6.4	<p>3.6.4 Cuando el Estado de matrícula considere que los daños sufridos son tales que no afectan a las condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave, se permitirá a ésta que reanude su vuelo.</p>	
Capítulo 4		
Párrafo 4.2.1	<p>4.2 Determinación del mantenimiento de la aeronavegabilidad</p> <p>4.2.1 El Estado de matrícula determinará o adoptará requisitos que garanticen el mantenimiento de la aeronavegabilidad durante la vida útil de la aeronave, lo que comprende los necesarios para asegurar que la aeronave:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) continúa satisfaciendo los requisitos apropiados de aeronavegabilidad después de haber sido modificada, reparada o de la instalación de un repuesto; y b) sigue en condiciones de aeronavegabilidad y cumple los requisitos de mantenimiento del Anexo 6, así como los de las Partes IIIA, IIIB y IV del presente Anexo cuando corresponda. 	
Párrafo 4.2.2	<p>4.2.2 El Estado de matrícula determinará el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, de acuerdo con las normas que respecto a esa aeronave estén en vigor.</p>	
Párrafo 4.3.1	<p>4.3.1 Cuando un Estado contratante matricule por primera vez una aeronave de un tipo determinado de la cual no sea Estado de diseño y emita o convalide un certificado de aeronavegabilidad de conformidad con 3.2.2 de esta parte, comunicará al Estado de diseño que dicha aeronave ha quedado inscrita en su registro de matrícula.</p>	

Documento de referencia	Responsabilidades del Estado de matrícula	Responsabilidades del Estado del explotador
Párrafo 4.3.3	4.3.3 El Estado de matrícula, al recibir la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad del Estado de diseño, adoptará directamente la información obligatoria o evaluará la información recibida y tomará las medidas apropiadas.	
Párrafo 4.3.4	4.3.4 Todo Estado contratante que haya matriculado una aeronave de la cual no sea Estado de diseño y para la que haya emitido o convalidado un certificado de aeronavegabilidad, de conformidad con 3.2 de esta parte, se asegurará que se transmita al Estado de diseño toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de aeronavegabilidad originada en el citado Estado contratante con respecto a dicha aeronave.	
Párrafo 4.3.5	4.3.5 El Estado de matrícula asegurará que, con respecto a los aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg y a los helicópteros de más de 3 180 kg, exista un sistema por el cual se transmitan a la organización responsable del diseño del tipo de esa aeronave las fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que tengan o pudieran tener efectos adversos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.	
Párrafo 4.3.8	4.3.8 Cada Estado contratante establecerá, con respecto a las aeronaves cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg y los helicópteros de más de 3 180 kg, el tipo de información sobre el servicio que deberán comunicar los explotadores, las entidades responsables del diseño de tipo y las entidades de mantenimiento a las autoridades encargadas de la aeronavegabilidad. También se establecerán los procedimientos para comunicar dicha información.	