



Por Victor Villalobos. 08 Min. de lectura.

El programa de evaluación de seguridad operacional de la aviación civil (IASA, por sus siglas en inglés), comenzó a ser implementado por la FAA a partir de 1992, cuando derivado de un accidente del vuelo 52 de la aerolínea colombiana Avianca, la autoridad estadounidense planteó evaluar los estándares de seguridad de las aerolíneas que operan en el país.

El Vuelo 52 de Avianca era un vuelo programado desde Bogotá a Nueva York y que se accidentó el jueves 25 de enero de 1990 a las 21:34. El Boeing 707 que cubría esta ruta se quedó sin combustible en su camino al aeropuerto Internacional John F. Kennedy por lo que terminó chocando contra una colina en Cove Neck (condado de Nassau), en la costa norte de Long Island; producto del accidente fallecieron ocho de los nueve miembros de la tripulación y 65 de los 149 pasajeros a bordo.



Restos del Boeing 707 accidentado en Cove Neck.

Según el informe de la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB), la tripulación no declaró de manera adecuada la emergencia respecto al combustible, no utilizó un correcto sistema de despacho de control operacional, la administración inadecuada de flujo de tráfico por parte de la Administración Federal de Aviación y la falta de terminología comprensible estandarizada para pilotos y controladores para estados de combustible mínimo y de emergencia provocó que los

Controladores de Tránsito aéreos subestimaran la gravedad de la situación.

Este accidente tuvo efecto en la FAA, la cual crea en el año 1991, el programa IASA (International Aviation Safety Assessment) y clasifica a los países según el grado de cumplimiento de las SARPs (Normas y métodos recomendados) de la OACI.

En el año 1995, la OACI reacciona y crea el programa USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme), para determinar el grado de cumplimiento del Convenio de Chicago y de sus anexos.

### ¿Cómo determina la FAA si un país es Categoría 1 o 2?

La categorización se determina mediante una auditoría llamada Evaluación de la Seguridad en la Aviación Internacional (IASA), la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) determina si la vigilancia continua de un país a las empresas aéreas que operan en EE.UU., cumplen con los estándares de seguridad operacional establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

El programa IASA es gestionado por la FAA's Associate Air Safety Administrator (AVS), el Flight Standards Service (AFS) y la Division of International Policies and Programs (AFS-50).

La evaluación IASA se orienta en la capacidad de un Estado (no en las empresas aéreas) para cumplir con las normas internacionales de seguridad (safety), así como con las normas establecidas en los Anexos del Convenio de Chicago, como el Anexo 1 (licencias al personal), Anexo 6 (operación de aeronaves) Anexo 8 (aeronavegabilidad) y al Convenio de Chicago.

Estas evaluaciones comprueban el cumplimiento de las normas internacionales al centrarse en ocho elementos. Estos están establecidos en el documento 9734 de la OACI llamado Manual de Supervisión de la Seguridad Operacional. Los ocho elementos críticos incluyen: legislación aeronáutica; reglamentos operativos; el sistema aviación civil de un Estado y sus funciones de supervisión de la seguridad operacional;

capacitación del personal técnico; orientación técnica, herramientas y suministro de información para la seguridad; licencias, certificación, autorización y aprobación; obligaciones de vigilancia; y resolución de problemas de seguridad.

Después de evaluar lo anterior, la FAA determina dos “calificaciones”:

**Categoría 1**, cumple con los estándares de la OACI: la autoridad de aviación civil de un Estado, ha sido evaluada por los inspectores de la FAA y se ha determinado que el Estado cumple con los estándares de seguridad de la aviación de la OACI, clasificándola en Categoría 1.

**Categoría 2**, no cumple con los estándares de la OACI: La FAA evaluó a la autoridad de aviación civil (CAA) de un país y determinó que no proporciona supervisión de seguridad a sus operadores de transporte aéreo de acuerdo con los estándares mínimos de supervisión de seguridad establecidos por la OACI.

Esta calificación se otorga si se identifican una o más de las siguientes deficiencias:

1. El Estado carece de leyes o reglamentos necesarios para respaldar la certificación y supervisión de las compañías aéreas de acuerdo con las normas internacionales mínimas;
2. La autoridad aeronáutica carece de experiencia técnica, recursos y organización para otorgar licencias o supervisar las operaciones de los transportistas aéreos;
3. La autoridad aeronáutica no cuenta con personal técnico debidamente capacitado y calificado;
4. La autoridad aeronáutica no proporciona una capacitación adecuada a los inspectores para garantizar la aplicación y el cumplimiento de las normas internacionales mínimas;
5. La autoridad aeronáutica tiene documentación y registros de certificación insuficientes, una supervisión y vigilancia continúa inadecuada de las operaciones del transporte público.

Esta categoría consta de dos grupos de países:

El primer grupo son, los países que tienen compañías aéreas con operaciones existentes en los Estados Unidos en el momento de la auditoría. Mientras estén en la Categoría 2, las empresas aéreas de estos países podrán continuar sus operaciones a los niveles

actuales bajo una mayor vigilancia de la FAA. La expansión o los cambios en los servicios a los Estados Unidos por parte de las compañías aéreas no están permitidos mientras estén en la Categoría 2.

Se permitirán nuevos servicios si se operan con aeronaves arrendadas con tripulación de una empresa aérea estadounidense debidamente autorizada y supervisada, o una empresa aérea extranjera catalogada en Categoría 1.

El segundo grupo son, los países que no tienen compañías aéreas con operaciones existentes en los Estados Unidos en el momento de la auditoría. A las empresas aéreas de estos países no se les permitirá iniciar servicios a los Estados Unidos mientras estén en la Categoría 2, aunque pueden realizar vuelos si son operados con aeronaves arrendadas con tripulación de una compañía aérea estadounidense debidamente autorizada y supervisada. O una compañía aérea extranjera Categoría 1.

**¿Qué pasa si un Estado pierde la Categoría 1 y pasa a Categoría 2?**

De acuerdo con el programa IASA publicado por la FAA, las compañías aéreas de los Estados clasificados en la Categoría 1 tienen permitida la operación en Estados Unidos, ya sea directamente o a través del esquema de código compartido.

En la industria de aviación civil, un acuerdo de código compartido es un acuerdo suscrito por dos o más aerolíneas para explotar conjuntamente una determinada ruta. De tal forma, todas las aerolíneas venden asientos de un mismo vuelo y este tiene varios números de vuelo distintos, uno para cada compañía. Sin embargo, las aerolíneas de un Estado que pasa a la Categoría 2, tienen estos servicios limitados a los niveles existentes al momento del recorte de la calificación, al mismo tiempo, tienen prohibido iniciar nuevos servicios y alianzas comerciales en Estados Unidos.

En otras palabras, cualquier aerolínea de un Estado que vuelen a Estados Unidos al momento de la pérdida de la Categoría 1, podrán continuar haciéndolo bajo esas condiciones, pero sin poder agregar o modificar nuevas rutas, incorporar nuevos aviones, aumentar o reducir frecuencias, ni iniciar nuevos programas de códigos compartidos.

