



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

C/CAR/DCA/14— NE/05

17/04/15

Décimo Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR/DCA/14)

Kingston, Jamaica, 11 al 13 de mayo 2015

Cuestión 3 del

Orden del Día:

Gestión de la seguridad operacional

3.4 Otros asuntos relativos a la seguridad operacional

**GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES INTERNACIONALES DE VIGILANCIA SIN DUPLICACIONES; SUPERVISIÓN COMPARTIDA DE LAS EMPRESAS DE MANTENIMIENTO RECONOCIDAS**

(Presentada por Estados Unidos)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Debido a la amplitud de la globalización a través de la industria de la aviación internacional, organizaciones de mantenimiento de ahora son transnacionales, y como tal están sujetas a la supervisión y vigilancia por una multitud de jurisdicciones reguladoras debido al número de diferentes certificaciones que poseen. Como resultado, las actividades de vigilancia se han convertido cada vez más frecuentes y auditorías adicionales no necesariamente aumenta el nivel de seguridad. A Estados Unidos le gustaría proponer que la OACI, los Estados y la industria iniciar discusiones sobre la mejor manera de mitigar la vigilancia duplicación de organismos de mantenimiento sin dejar de cumplir las obligaciones nacionales de supervisión. El desarrollo de un marco de vigilancia común de las organizaciones de mantenimiento aprobadas sería de gran beneficio para los Estados y la industria en la realización de tal eficiencia y eficacia en estas actividades. Los Estados Unidos presentaron por primera vez este documento de trabajo en la Conferencia de Seguridad de Alto Nivel Segundo OACI en febrero de 2015, y se presenta en este foro para obtener una perspectiva regional sobre la propuesta.

<b>Acción:</b>	La acción sugerida se presenta en la Sección 7.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Seguridad de la aviación y facilitación</li><li>• Desarrollo económico del transporte aéreo</li><li>• Protección del medio ambiente</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 En virtud de las obligaciones de vigilancia que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional pone en cabeza de los Estados de matrícula, es responsabilidad fundamental de los Estados garantizar en todo momento la aeronavegabilidad de las aeronaves inscritas en su matrícula, lo que supone que se cuente con un programa integral de vigilancia de las empresas de mantenimiento reconocidas (AMO).

1.2 Debido a la amplitud de la globalización a través de la industria de la aviación internacional, organizaciones de mantenimiento de ahora son transnacionales, y como tal están sujetas a la supervisión y vigilancia por una multitud de jurisdicciones reguladoras debido al número de diferentes certificaciones que poseen. Como resultado, las actividades de vigilancia se han convertido cada vez más frecuentes y auditorías adicionales no necesariamente aumenta el nivel de seguridad.

## 2. **Discusión**

2.1 Los Estados Unidos propone que la OACI, los Estados y la industria inicien conversaciones sobre la mejor forma de avanzar en la vigilancia de las AMO sin dejar de atender a las obligaciones nacionales de vigilancia. Las iniciativas para reducir duplicaciones pueden darse tanto a nivel nacional como regional e internacional.

## 3. **Nacional**

3.1 Los esfuerzos para reducir la duplicación de las actividades de supervisión comienzan a escala nacional. En virtud del Anexo 6 — Operación de aeronaves, todos los Estados están obligados a efectuar la certificación de las AMO y realizar un control permanente como parte de la vigilancia nacional continua de los certificados otorgados. En muchos casos, están dadas las condiciones para que un Estado reexamine y racionalice sus funciones de vigilancia nacional para garantizar el cumplimiento de las responsabilidades nacionales sin necesidad de destinar para ello recursos adicionales.

3.2 En Estados Unidos, por ejemplo, como parte de una iniciativa para aumentar la eficacia y eficiencia en la gestión de los programas de supervisión nacionales y los recursos destinados al efecto, la Administración Federal de Aviación (FAA) detectó distintas áreas donde es posible racionalizar la gestión de las auditorías. La racionalización consiste en individualizar a las AMO que prestan servicios de mantenimiento por contrato a diferentes explotadores aéreos estadounidenses y diseñar procedimientos para compartir los resultados de las auditorías entre dos explotadores aéreos a fin de reducir el número de auditorías que se realizan. Además, la FAA de Estados Unidos ha elaborado criterios de decisión en función de los riesgos y basados en datos para determinar la necesidad y frecuencia de los programas de auditoría de las AMO.

## 4. **Regional**

4.1 Para muchas AMO, no es extraño tener certificados expedidos por diversos Estados, llegando en ocasiones a contar con más de 20 o 30 certificados diferentes obtenidos para aprovechar las oportunidades comerciales que se presentan en las distintas jurisdicciones donde están matriculadas las aeronaves. Los titulares de los certificados están obligados a cumplir los requisitos de cada Estado emisor, generándose una inmensa proliferación de actividades de supervisión a cargo de los distintos organismos reglamentarios que pueden constituir una duplicación que eroga innecesariamente los esfuerzos de los Estados que realizan los controles. Conforme se establece en el Anexo 6 de la OACI, corresponde al Estado que otorga la certificación de las AMO efectuar los procedimientos de certificación inicial y renovación, pero las funciones de supervisión posterior ofrecen oportunidades de racionalización que pueden aprovechar a todos los interesados.

4.2 Para mejorar la eficiencia a escala regional, los Estados pueden considerar la conveniencia de instaurar programas que reduzcan la duplicación de las funciones de certificación y supervisión a escala regional. Por ejemplo, podrían implantarse programas conjuntos de certificación y supervisión en los que todos los Estados ante los que se tramite un certificado de AMO realicen conjuntamente los procedimientos de certificación y supervisión. Esto permitiría a cada Estado atender a

sus requisitos nacionales y a la vez aligeraría la carga que representa para las AMO cumplir los requisitos de múltiples programas de certificación y supervisión.

4.3 Para mayor eficiencia y eficacia de estos programas, los Estados deberían tratar de armonizar en la mayor medida posible sus requisitos de certificación de AMO. Esta tarea podría facilitarse con la intervención de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) u otro mecanismo de colaboración.

4.4 Para finalizar, los Estados podrían considerar la posibilidad de admitir como válidas para los fines de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional las constataciones realizadas en otro Estado. En este sentido, podría analizarse la concertación de acuerdos bilaterales o multilaterales entre Estados que permitan la aceptación recíproca de determinados tipos de actividades de supervisión.

## 5. **Internacional**

5.1 A escala internacional, para que sea posible un cambio duradero, eficaz y bien organizado en la gestión actual de las actividades de supervisión de las AMO a cargo de múltiples Estados debe existir un marco flexible, cohesivo, colaborativo y detallado que haya sido elaborado conjuntamente por la OACI, los Estados y la industria. Un marco de tales características le permitiría a los Estados racionalizar sus recursos al reducir el número de inspecciones recurrentes en un mismo lugar, a la vez que le permitiría a la industria desarrollar sus actividades con un cronograma de supervisión más transparente y manejable.

5.2 Para aprovechar los avances ya realizados, la OACI debería considerar la posibilidad de utilizar las normas de auditoría internacionalmente aceptadas que ya existen pero aún no son de aplicación generalizada como punto de partida para el desarrollo de un marco de intercambio. Por caso, podrían considerarse las normas internacionales de auditoría y aseguramiento, como la norma 9100 del Grupo Internacional de Calidad Aeroespacial (IAQG).

5.3 El marco podría incluir una serie de criterios comunes que definan las obligaciones de supervisión de las AMO y los resultados previstos para que los Estados puedan intercambiar sus constataciones. Se podría así reducir la necesidad de controles duplicados en distintos Estados que tengan necesidades de inspección similares, como en el caso de las AMO acreditadas para efectuar el mantenimiento de aeronaves matriculadas en múltiples Estados.

5.4 Al elaborar este marco también debería considerarse el grado de cumplimiento de las obligaciones internacionales en cada Estado participante. Para que cada Estado tenga certeza de las capacidades básicas de los demás Estados participantes, sería preciso desarrollar un sistema de auditorías regulares de la calidad de todos los Estados participantes que permitan llevar a cabo actividades que creen confianza en la capacidad de mantener un control permanente como se dispone en las normas de la OACI. Para que un Estado pueda utilizar las constataciones que surgen de las actividades de supervisión de otro Estado, este último debe ejercer el control apegándose a los ocho elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional definidos por la OACI.

## 6. **Conclusión**

6.1 Se anticipa un importante aumento del transporte aéreo civil en las próximas décadas. Los pronósticos de la aviación elaborados por la compañía Boeing predicen un aumento del 5% anual en el tráfico comercial de pasajeros en los próximos 20 años. Es una realidad que las autoridades de la aviación civil deben aplicar sus recursos con más eficacia; el incremento del tráfico aéreo de

pasajeros requerirá contar con el apoyo de personal de inspección capacitado y calificado cuya carga de trabajo ya es de por sí exigente.

6.2 En consecuencia, resulta crucial que los Estados definan aquellos aspectos en los que sea posible aumentar la eficiencia y eficacia de sus programas de certificación y supervisión de las AMO.

6.3 Se debe comenzar a escala nacional, detectando las actividades de auditoría que puedan ser redundantes o innecesarias y diseñando procedimientos o cambios de organización para reducir esas duplicaciones.

6.4 A escala regional, los Estados deberían actuar en colaboración con socios regionales para desempeñar sus obligaciones fundamentales de vigilancia en la forma más racional posible mediante programas conjuntos de certificación y supervisión, la armonización de reglamentos y la incorporación de acuerdos bilaterales o multilaterales que les permitan compartir los recursos para desempeñar sus funciones de vigilancia nacional.

6.5 Por último, a escala internacional y en colaboración con la OACI y la industria, los Estados podrían elaborar un marco para la supervisión conjunta de las AMO que beneficiaría tanto a los Estados como a la industria a través de la racionalización y mayor eficacia de estas actividades.

## 7. **Acción Sugerida**

7.1 Se invita a la Reunión a:

- a) discutir cómo los Estados y la industria pueden evaluar las formas de reducir la duplicación de la certificación y vigilancia de los organismos de mantenimiento reconocidos (AMO) a nivel nacional y regional; y
- b) recomendar que la región apoye el ulterior examen de esta cuestión por la OACI.