



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ B

Cuestión 7 del
orden del día:

- Riesgos de seguridad operacional**
7.1: **Facilitación de la toma de decisiones basada en datos para apoyar la información de inteligencia sobre seguridad operacional como respaldo a la gestión de riesgos de seguridad operacional**

PRINCIPIOS DE VALIDACIÓN BASADA EN RIESGOS

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN

En esta nota se presentan los amplios beneficios de formular políticas y métodos normalizados de toma de decisiones basada en el riesgo para la validación de productos extranjeros a fin de reducir las redundancias al momento de determinar la conformidad. No se espera ni se alienta a los Estados de matrícula (SoR) a que realicen la misma determinación detallada de conformidad que ya haya hecho el Estado de diseño (SoD) para obtener su propia evidencia satisfactoria de conformidad con las normas de aeronavegabilidad.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a apoyar al Grupo de expertos en aeronavegabilidad en su continua labor de formular principios de validación basada en el riesgo y a aceptar las recomendaciones del párrafo 3.1.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 7300), en su Artículo 31, establece que “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”.

1.2 Corresponde al Estado de matrícula (SoR) emitir o validar los certificados de aeronavegabilidad en virtud del Artículo 31 del Convenio. El Estado de diseño (SoD) será responsable de

la emisión del certificado original. El SoR y el SoD pueden ser dos Estados diferentes, con funciones y deberes separados, pero con un objetivo de seguridad operacional común.

1.3 Como se especifica en la Parte II, Capítulo 3, del Anexo 8 – *Aeronavegabilidad* al Convenio de Aviación Civil Internacional, cada SoR deberá emitir o validar un certificado de aeronavegabilidad sobre la base de evidencia satisfactoria de que la aeronave cumple con las normas [del Anexo 8] mediante el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad correspondientes. El SoR tiene la opción de reconocer, emitir o aprobar un certificado similar basado, parcial o totalmente, en el certificado de aeronavegabilidad del SoD.

1.4 A menudo, los SoR llevan a cabo revisiones técnicas detalladas de aprobaciones de diseño emitidas por un SoD, en lugar de reconocer la competencia demostrada del agente técnico del SoD que emitió la aprobación original. En ausencia de una buena orientación, los procesos de validación entre los SoR no son siempre coherentes. Se observa una creciente tendencia por parte de los SoR de basarse cada vez más en revisiones técnicas detalladas del producto aeronáutico. Dicha tendencia ha aumentado las necesidades generales de recursos del SoD y el SoR sin arrojar beneficios de seguridad operacional adicionales.

1.5 Cuando el agente técnico de un SoD presenta a otro Estado evidencias satisfactorias de que la aeronave cumple con las normas establecidas, una evaluación de riesgos adecuada podría guiar al SoR importador para delimitar el alcance de la revisión técnica.

1.6 Estados Unidos sigue promoviendo la aplicación de principios y métodos normalizados de validación basada en el riesgo a través de su trabajo con el Grupo de expertos en aeronavegabilidad de la OACI. Con estas herramientas, los SoR pueden dar total crédito al trabajo de certificación llevado a cabo por el SoD y de esa forma reducir al mínimo la duplicación de tareas que agregan poco o ningún valor a la seguridad operacional del producto aeronáutico.

2. ANÁLISIS

2.1 No existen principios orientadores para ayudar a los SoR al momento de validar las aprobaciones de diseño que permitan un mejor reconocimiento de la competencia demostrada del SoD. Los SoR se muestran renuentes a reducir sus revisiones técnicas sin esta orientación, lo que se traduce en una mayor exigencia de recursos para todas las partes sin que se produzca un aumento notable de la seguridad operacional.

2.2 Con la ayuda de una evaluación de riesgos adecuada podría evitarse una revisión técnica detallada y resolver esta ineficiencia en la seguridad operacional. Unos principios y métodos normalizados de validación basados en el riesgo, formulados y adoptados por los Estados miembros, disminuirán la exigencia de recursos reglamentarios mediante la reducción de la repetición de la certificación por parte de los SoR.

2.3 La industria de la aviación podría beneficiarse del uso de principios comunes de validación basados en el riesgo, así como reducir los costos y el tiempo de comercialización, si los SoD con experiencia compartieran sus métodos para atender a los requisitos de importación impuestos por los SoR.

2.4 Estados Unidos ha incorporado principios de validación basada en el riesgo en sus políticas y, más recientemente, en sus convenios bilaterales con algunos Estados miembros. Dichos principios y políticas se basan en la confianza sostenida y presentan niveles de riesgo bajos o aceptables

para el sistema de aviación estadounidense. La experiencia inicial de Estados Unidos en la aplicación de principios de validación basada en el riesgo es alentadora, y las autoridades de sus asociados así como la industria están observando una mayor eficiencia.

2.5 El Grupo de expertos en aeronavegabilidad aceptó una nueva ficha de trabajo sobre este tema que está actualmente en espera de la aprobación oficial de la Comisión de Aeronavegación.

3. CONCLUSIÓN

3.1 A la luz de lo expuesto, se invita a la Conferencia a aceptar las recomendaciones siguientes:

Que la Conferencia:

- a) solicite a la OACI que examine y prepare textos para incluirlos en el *Manual de aeronavegabilidad* (Doc. 9760), el *Manual de gestión de la seguridad operacional* (SMM) (Doc. 9859), el Anexo 8 – *Aeronavegabilidad*, y/o el Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*, para que los Estados de matrícula determinen el nivel adecuado de participación en los principios de validación/reconocimiento para las aprobaciones de los Estados de diseño (SoD);
- b) solicite a la OACI y a los Estados miembros que apoyen al Grupo de expertos en aeronavegabilidad en su labor de determinar la necesidad de producir nuevos textos que contribuyan a reducir aún más la duplicación de las actividades de certificación, mediante la realización de un estudio de factibilidad sobre la elaboración de normas comunes y métodos recomendados para reconocer las capacidades de los sistemas de certificación de los SoD (incluidas las aprobaciones y organizaciones de diseño); y
- c) solicite a la OACI y a los Estados miembros su apoyo para la formulación de normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, textos de orientación y manuales que los Estados miembros puedan utilizar al momento de emitir certificados para productos, que se complementarían con orientaciones sobre los mejores métodos para las actividades de validación.

— FIN —