

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Control y análisis****PLAN RELATIVO A LOS CERTIFICADOS DE REVISIÓN DE LOS ORGANISMOS DE MANTENIMIENTO (MORC) – ASOCIACIÓN DE LA CAA Y LA INDUSTRIA PARA LA EVALUACIÓN DE ORGANISMOS DE MANTENIMIENTO RECONOCIDOS (AMO)**

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

Los Emiratos Árabes Unidos (EAU) están experimentando un crecimiento sin precedentes de la industria que, si no incorpora adecuadamente, podría dar lugar a una enorme obligación en materia de reglamentación y vigilancia de la seguridad operacional que la Autoridad General de Aviación Civil (GCAA) tendría que asumir. Para poder hacer frente a esta onerosa situación y responder a las exigencias operativas de sus líneas aéreas, la GCAA tuvo que adaptar el modelo operativo normal de una CAA sin agregar recursos humanos y lo logró mediante el plan denominado MORC.

La solución correlaciona de manera eficaz el proceso de certificación de un organismo de mantenimiento reconocido (AMO) con la necesidad operacional de una línea aérea en un ámbito en el que la GCAA normalmente requeriría como mínimo un plazo de dos meses para expedir un certificado, prestando debida atención a los aspectos logísticos y a las medidas de seguridad que dicho proceso supone.

El MORC puede considerarse como una ingeniosa alternativa para encontrar una solución que permite reducir el plazo requerido para la certificación de un AMO. Mediante una implantación eficaz, la CAA puede aprovechar el MORC para mejorar el nivel de participación en la vigilancia de la seguridad operacional en consonancia con el proceso de establecimiento de perfiles de riesgos. La CAA y la industria también pueden obtener beneficios al disminuir los costos asociados con la gestión de recursos.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de la información proporcionada en la presente nota;
- estudiar el plan MORC y analizar los beneficios que puede representar para una CAA y su industria de líneas aéreas; y
- alentar a otros Estados contratantes a que adapten dicho plan a sus propios entornos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico Seguridad operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los EAU comprenden y cumplen las obligaciones correspondientes al Estado de matrícula, de conformidad con lo prescrito en el Convenio de Chicago, en lo que concierne a la aprobación y vigilancia de los organismos de mantenimiento que participan en el mantenimiento de sus aeronaves.

1.2 La GCAA ha sido testigo del fenomenal crecimiento de la industria de líneas aéreas en los EAU. El aumento de las flotas de las líneas aéreas y de los lugares de destino a los que vuelan en todo el mundo ha generado un importante aumento de la demanda de organismos de mantenimiento locales y extranjeros para apoyar las necesidades de mantenimiento de las líneas aéreas. El constante aumento de los AMO ha llevado a que más del 70% de éstos tengan su base fuera de los EAU. Estas cifras seguirán aumentando rápidamente con los nuevos lugares de destino que las líneas aéreas de los EAU prevén inaugurar y requerirán que la GCAA reduzca la duración del proceso de aprobación.

1.3 La aprobación de un organismo de mantenimiento puede ser un proceso largo que exige el continuo aumento de recursos humanos de una CAA. La movilización de dichos recursos humanos de la CAA se complica frecuentemente por las extraordinarias exigencias de la industria de líneas aéreas que requieren el reconocimiento de organismos de mantenimiento y de sus estaciones de línea que están geográficamente ubicadas lejos de su base.

1.4 Con la debida consideración de su mandato en materia de seguridad operacional, la GCAA ha introducido el plan MORC para aprobar organismos de mantenimiento (principalmente las estaciones de línea). El plan está diseñado para agilizar la expedición de una aprobación CAR 145 de un organismo de mantenimiento por la GCAA basándose en una recomendación emitida por personal cualificado y competente de la línea área que requiere el servicio del organismo de mantenimiento.

2. ANÁLISIS

2.1 La gestión del crecimiento de su industria de líneas aéreas sigue siendo el mayor desafío para una CAA. Se prevé que los EAU registrarán un crecimiento de tráfico de +11,05% por año hasta 2025.

2.2 Pese a la modernización de sus sistemas normativos, entre otros, la contratación de más profesionales cualificados, la automatización de sus procesos y sistemas y el continuo mejoramiento de sus procesos y procedimiento internos, aún es necesario que la GCAA revise y optimice sus operaciones a fin de absorber el crecimiento de manera operacionalmente segura.

2.3 El Plan MORC se basa en el Plan de certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC) europeo, que ya ha sido adoptado y adaptado por los EAU. El Plan ARC se implantó hace varios años y ha demostrado ser seguro y compatible con la expansión comercial de la industria de líneas aéreas. Se prevé que el Plan MORC obtendrá los mismos resultados ya que las líneas aéreas de los EAU han acogido favorablemente una alternativa para sustituir el proceso regular más prolongado.

2.4 Para que un plan MORC sea eficaz, la CAA debe tener en cuenta las siguientes actividades:

- a) publicar los reglamentos necesarios para apoyar el plan;
- b) introducir procesos y procedimientos para su implantación;
- c) impartir cursos de instrucción específicos para capacitar al personal de las líneas aéreas que se encarga de recomendar la aprobación de un organismo; y

- d) llevar a cabo actividades regulares de aseguramiento de la calidad, inspecciones específicas o auditorías para velar por que el plan se ejecute de conformidad con el reglamento.

2.5 El tiempo y el esfuerzo que ahorrará la CAA durante el proceso de aprobación compensará ampliamente los requeridos para llevar a cabo las actividades mencionadas. De hecho, se reducirán los costos de operación de una CAA debido a que:

- a) se dedicará menos tiempo a los viajes oficiales de sus inspectores (billetes de avión, dietas);
- b) habrá menos necesidad de trámites de visado para sus inspectores;
- c) los inspectores no se verán expuestos a las amenazas de seguridad que existen en ciertos lugares;
- d) los inspectores se asignarán a áreas de mayor interés para la seguridad operacional; y
- e) no estará sujeta a los requisitos de una industria de líneas con extraordinarias exigencias ya que la aprobación se podrá obtener a tiempo para que se ajuste a los plazos requeridos para sus operaciones.

3. CONCLUSIONES

3.1 El MORC es un plan de asociación estructurado e ingenioso que persigue el logro de la seguridad operacional de la aviación civil en un entorno de continuos desafíos generados por un considerable crecimiento de la industria.

3.2 Se estima que la implantación eficaz del Plan MORC redundará en inmensos beneficios previstos para la CAA y/o la industria en términos de:

- a) un mejor nivel de seguridad operacional al correlacionar la norma de las auditorías y la vigilancia;
- b) otros medios para supervisar la actuación en materia de seguridad operacional de los organismos;
- c) ahorro de costos al reducir al mínimo la necesidad de que la CAA efectúe una auditoría para la aprobación inicial de un organismo extranjero;
- d) agilización del procedimiento de aprobación de un AMO; la aprobación de los contratistas de los explotadores se ajusta a sus prioridades y/o plazos;
- e) homogeneidad de las estaciones entre los explotadores mediante el intercambio de los informes MORC; y
- f) la ventaja de que el Plan MORC se ejecuta sin necesidad de contratar personal adicional.