



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 35: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización

FACILITACIÓN DEL PROCESO DE TRANSFERIBILIDAD TRANSFRONTERIZA

(Nota presentada por el Grupo de Trabajo sobre Aviación)

RESUMEN

Debido a los cambios en la naturaleza y estructura del sector del transporte aéreo, las transferencias transfronterizas de aeronaves han aumentado durante las últimas tres décadas. Se llevó a cabo una reunión de expertos sobre la transferibilidad transfronteriza (XBT) en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el 8 y 9 de junio de 2016 para intercambiar opiniones sobre cómo el aumento de la transferencia transfronteriza de aeronaves puede facilitarse mejor dentro los marcos normativos nacionales y de la OACI. En la reunión se reconoció que, aunque el sistema actual XBT presenta un buen nivel de seguridad, se necesita aumentar la eficiencia, la armonización y el aumento de la capacidad en el sistema de aviación civil mundial para hacer frente al creciente número de transferencias transfronterizas de las aeronaves sin desviar los recursos de las actividades que mantienen o mejoran la seguridad.

Acción: Se invita a la Asamblea a:

- reconocer* la creciente prevalencia de la XBT y la necesidad de abordar los problemas identificados, manteniendo al mismo tiempo las normas de seguridad vigentes;
- reconocer* que las iniciativas pertinentes de integración de la OACI existentes o previstas facilitarán el proceso de XBT;
- aprobar* el trabajo continuo de la OACI relacionado con la XBT y el desarrollo de este tipo de trabajo basado en el camino a seguir identificado en las conclusiones y recomendaciones de la reunión sobre XBT, adjuntas al presente documento; y
solicitar al Consejo que apoye el desarrollo de un mecanismo global que podría facilitar la capacidad de los Estados para delegar funciones y actividades a entidades o particulares a fin de aumentar la eficacia del proceso de XBT.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio cubre los objetivos estratégicos de Seguridad y Capacidad y Eficiencia de Navegación Aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en el presente documento se llevarán a cabo según los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa 2017-2019 y/o las contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Resumen de las discusiones</i> , reuniones sobre Transferibilidad Transfronteriza (XBT).

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por el AWG.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La naturaleza y la estructura del sector del transporte aéreo han pasado por grandes cambios en las últimas tres décadas. Estos cambios incluyen un mayor arrendamiento de aeronaves, alianzas de aerolíneas y códigos compartidos por los operadores, así como la externalización más allá de las fronteras internacionales para el mantenimiento de aeronaves, operaciones de vuelo y asistencia en tierra para lograr flexibilidad operativa. Esto a su vez ha ocasionado una mayor transferencia transfronteriza de aeronaves.

1.2 Se llevó a cabo una reunión de expertos sobre la transferibilidad transfronteriza (XBT) en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el 8 y 9 de junio de 2016, para intercambiar opiniones sobre cómo el aumento de las transferencias transfronterizas de aeronaves pueden facilitarse mejor en los marcos normativos nacionales y de la OACI. El objetivo fue mantener y mejorar la seguridad ya que el sistema de aviación civil mundial se ocupa de un mayor número de transferencias transfronterizas de aeronaves cada año. La reunión identificó un camino a seguir en sus conclusiones y las recomendaciones adjuntas al presente documento. El resumen completo de los debates brinda una visión integral de los temas del programa y los debates posteriores; está disponible en: <http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.

2. ANÁLISIS

2.1 El marco normativo y los procesos administrativos existentes relacionados con la XBT se desarrollaron cuando prácticamente todas las aeronaves comerciales fueron adquiridas directamente por sus operadores que luego conservaron la propiedad de dichas aeronaves para su uso durante la mayor parte o la totalidad de su vida útil. Como tal, no era común el cambio de nacionalidad de las aeronaves y la supervisión de la aeronavegabilidad de una aeronave comercial específica dependía de una sola jurisdicción para la mayor parte o la totalidad de su vida útil. Sin embargo, en las últimas tres décadas, los operadores de aeronaves se han dado cuenta de los beneficios considerables y operativos de arrendar (y no de comprar) una parte de sus flotas. El porcentaje de aviones comerciales arrendados ha aumentado de forma constante hasta alcanzar el 40% de la base instalada global. Además, un número considerable de transferencias transfronterizas ahora se producen en relación con ventas por parte de aerolíneas con aeronaves propias debido a cambios en los requisitos de flota o la renovación habitual de flota y como resultado de los arrendamientos o subarrendamientos estacionales entre las aerolíneas. Por lo tanto, la planificación coordinada de flotas entre las aerolíneas afiliadas mediante alianzas ha contribuido también al crecimiento de las transferencias transfronterizas de nacionalidad de aeronaves.

2.2 Este aumento de las actividades de XBT ha puesto de manifiesto ciertas deficiencias en un sistema global desarrollado cuando la transferencia transfronteriza de aeronaves no era muy común. Si bien los Estados aplican las Normas y Prácticas Recomendadas (SARP) relacionadas con la XBT, hay diferencias significativas en los procesos asociados que han contribuido a un uso ineficiente de los recursos, posiblemente desviando los recursos del Estado de actividades relacionadas con la seguridad. Por otra parte, las variaciones de país a país en cuanto a los reglamentos, requisitos y prácticas conllevan a duplicaciones e ineficiencias para todas las partes interesadas y esto aumentan la probabilidad de errores. A medida que el número de transferencias transfronterizas sigue aumentando, se hace necesario realizar mejoras en el proceso de XBT para mantener o mejorar el nivel de seguridad existente, garantizando que los recursos no se desvíen de otras actividades del Estado relacionadas con la seguridad.

2.3 Es importante que la OACI continúe trabajando en actividades relacionadas con la XBT y facilitando el proceso de XBT. Con una mejor accesibilidad, precisión, integridad y transparencia de la información y datos relacionados con la XBT, se pueden prevenir mejor los errores y e identificar los riesgos asociados con el proceso. La mejora en las transferencias transfronterizas de las aeronaves

también facilitaría el equilibrio de las necesidades de recursos con una supervisión eficaz de seguridad y aumentaría la eficiencia económica, el ahorro de costes y la armonización del marco normativo global aplicable a la XBT. Las iniciativas actuales de la OACI sobre el desarrollo de un enfoque armonizado a nivel mundial para las organizaciones de mantenimiento aprobadas, los registros de mantenimiento de aeronaves electrónicos y otras iniciativas de la OACI contribuirán significativamente al proceso de XBT. Además, es necesario mejorar la armonización de los procesos y textos de orientación, así como la integración de las iniciativas existentes o previstas de la OACI relacionadas con la XBT y la mejora y el desarrollo de herramientas y mecanismos que faciliten las transferencias transfronterizas. Las conclusiones y recomendaciones de la reunión sobre XBT respaldan el trabajo continuo de la OACI sobre XBT e identifican un camino positivo a seguir en respuesta a las preocupaciones relacionadas con la seguridad.

2.4 La reunión XBT también respaldó el desarrollo de un mecanismo global que podría facilitar la capacidad de los Estados para delegar funciones y actividades a entidades o personas, con miras a aumentar la eficacia del proceso de XBT e identificar una forma de asistencia técnica que sería útil para los Estados. Este sistema de delegación simplificaría el sistema actual de certificación, desarrollaría mayores niveles de confianza en el producto del trabajo y no derogaría la responsabilidad del Estado. Tal práctica podría ser útil, especialmente para estandarizar la forma de presentar la documentación sobre XBT.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1 Las transferencias transfronterizas de aeronaves está en aumento y hay oportunidades para mejorar las herramientas, materiales, reglamentos y procedimientos utilizados en el sistema actual para facilitar este cambio, mejorando al mismo tiempo el nivel de seguridad actual. En vista de lo anterior, se invita a la Asamblea a apoyar el trabajo de la OACI relacionado con la XBT y el ulterior desarrollo de este trabajo basado en el camino a seguir identificado en las conclusiones y recomendaciones de la reunión sobre XBT.

APÉNDICE

Pasos a seguir identificados en las conclusiones y recomendaciones de la reunión sobre transferibilidad transfronteriza (XBT) Montreal, Canadá - 8 y 9 de junio de 2016

La reunión *reconoció y concluyó* que:

- a) el proceso de XBT actual cuenta con un buen nivel de seguridad para la industria de la aviación;
- b) es necesario garantizar que las futuras actividades sobre XBT, incluido el aumento sustancial de las transferencias transfronterizas de aeronaves, no pongan en peligro el actual nivel de seguridad;
- c) es necesario mejorar la eficiencia del proceso de XBT, conservando al mismo tiempo el más alto nivel de seguridad;
- d) los beneficios de mejorar el proceso de XBT incluyen:
 - 1) mayor disponibilidad, precisión, integridad y transparencia de la información y datos relacionados con el proceso de XBT. Esto ayudará a prevenir errores e identificar riesgos asociados con el proceso de XBT;
 - 2) armonizar las necesidades de recursos con una supervisión eficaz de seguridad;
 - 3) mayor eficiencia económica y ahorro de costes; y
 - 4) un marco regulatorio global armonizado con respecto al proceso de XBT;
- e) las iniciativas de la OACI con respecto al desarrollo de un enfoque armonizado a nivel global para las organizaciones de mantenimiento aprobadas (AMO, por su sigla en inglés), los registros de mantenimiento de aeronaves electrónicas (EAMR, por su sigla en inglés) y otras iniciativas de la OACI contribuyan significativamente al proceso de XBT;
- f) la práctica de delegar funciones y actividades a entidades o personas, presentes en algunos marcos normativos, facilita el proceso de XBT; y
- g) es necesario exponer y crear conciencia en la comunidad de la aviación sobre las conclusiones y recomendaciones de esta reunión.

La reunión *recomendó*:

- a) mejorar el material de orientación pertinente, lo cual incluye la estandarización de documentos y formularios relacionados con la transferencia;
- b) identificar las disposiciones de la OACI que es necesario mejorar para garantizar regulaciones y procesos armonizados con el fin de facilitar, simplificar y mejorar el proceso de XBT;
- c) desarrollar el material de orientación para eliminar los límites de antigüedad (en el calendario de las aeronaves) relacionados con el proceso de XBT, teniendo en cuenta las mejores prácticas;
- d) desarrollar un mecanismo global que facilite la capacidad de los Estados para delegar funciones y tareas a entidades o personas con miras a la normalización y la mejora de la eficiencia del proceso de XBT;
- e) que la OACI establezca un grupo de trabajo para coordinar las actividades relacionadas con la mejora del proceso de XBT;
- f) que la OACI continúe mejorando y desarrollando, junto con sus socios de seguridad, herramientas y mecanismos que faciliten el proceso de XBT;
- g) que la OACI elabore un sistema de información mejorado en relación con el proceso de XBT que integre y desarrolle aún más las iniciativas actuales;
- h) que la OACI avance el trabajo sobre los AMO, EAMR y otras iniciativas, teniendo en cuenta la facilitación del proceso de XBT; y
- i) que los participantes de la reunión promuevan las conclusiones y recomendaciones de esta reunión en los foros internacionales.