



**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

**Iniciativas Subregionales de la Seguridad Operacional de Vuelo
NAM/CAR/SAM**

RECONOCIMIENTO MULTINACIONAL DE LAS OMAs

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

El mantenimiento de aeronaves se ha convertido en una industria mundial. En todo momento, una sola organización de mantenimiento de aeronaves (OMA) aprobada puede estar realizando mantenimiento en aeronaves por todo el mundo. Esto ha tenido como resultado una industria próspera que beneficia tanto a los operadores como a los consumidores aéreos. Al mismo tiempo, las OMAs tienen la carga de una diversidad de inspecciones por parte de los Estados, sin embargo existe un solo grupo de Normas internacionales que tratan la aprobación de una OMA. Esta nota describe los retos que esta creciente industria ha enfrentado y resalta una propuesta para el reconocimiento y validación de las aprobaciones de las OMAs expedidas por otro Estado Contratante. La acción requerida por la reunión se encuentra en el párrafo 4.

Referencias:

- Anexo 6 – Operaciones de Aeronaves
- Manual de Aeronavegabilidad (Doc 9760)

**Objetivo
Estratégico**

*Esta Nota de Estudio se relaciona con el Objetivo
Estratégico A – Seguridad Operacional: Mejorar la
seguridad operacional de la aviación civil mundial.*

1. ANTECEDENTES

1.1 Actualmente las aerolíneas en todo el mundo suscribieron acuerdos contractuales para servicios de mantenimiento con organizaciones de mantenimiento (OMAs) aprobadas fuera de su Estado de Registro y su Estado del Operador. Hay OMAs que proporcionan servicios de mantenimiento para operadores aéreos de hasta cincuenta diferentes Estados. Las Normas para la aprobación de organizaciones de mantenimiento están contenidas en el Anexo 6 – *Operación de Aeronaves*, Parte I – *Transporte Aéreo Comercial Internacional – Aviones* y Parte III – *Operaciones Internacionales – Helicópteros*, Sección II, *Transporte Aéreo Comercial Internacional*. Existe también material de orientación para la certificación de OMAs en el *Manual de Aeronavegabilidad* (Doc 9760). Mientras que estas Normas deberían guiar la aprobación de OMAs, numerosos Estados escogen aplicar sus propios requerimientos. Por consecuencia, las OMAs que realizan mantenimiento en una base internacional se enfrentan a una multitud de requerimientos e inspecciones de esos Estados. No sólo es ésta una práctica ineficiente, ésta no proporciona una plataforma estable para la estandarización de prácticas de mantenimiento ya que se requiere que las OMAs operen bajo, y mantengan, un amplio rango de aprobaciones operativas bajo las regulaciones de múltiples Estados.

1.2 El cumplir con los requerimientos de múltiples Estados representa una carga significativa para una OMA ya que ésta debe mantener múltiples manuales de procedimientos, sistemas de garantía de calidad y requerimientos de personal, y debe pasar múltiples inspecciones de varios Estados cuyos operadores utilizan sus servicios. La carga para una OMA no sólo es cara, también significa que se requiere que el personal de las OMAs utilice diferentes procedimientos y sistemas de garantía de calidad dependiendo del Estado de Registro de la aeronave a la que le están dando mantenimiento. Como resultado, ellas no pueden depender de un sólo grupo de procedimientos estándar de operación (SOPs) y, por consecuencia, ésta introduce un riesgo a la seguridad operacional.

2. Discusión

2.1 El Estado de Registro es responsable de la aprobación de una organización de mantenimiento. Sin embargo, esta aprobación no necesariamente requiere de inspecciones regulares por parte de cada Estado de Registro. Si el Estado de Registro está satisfecho de que el Estado en el cual la OMA está localizada ha expedido la aprobación basada en una sana implantación de las normas internacionales, la aprobación podría ser reconocida como válida por el Estado de Registro. Esto debería considerarse una manera aceptable de reducir la importante y creciente carga de la industria. Este enfoque ya está en uso por varios Estados mediante acuerdos bilaterales. Por ejemplo, cuando el Estado de Registro y el Estado del Operador son diferentes, durante la expedición de un certificado de operador aéreo (AOC), el Estado del Operador tiene que satisfacerse con las acciones del Estado de Registro de otorgar la aprobación de la organización de mantenimiento. En efecto, a menos que el Estado del Operador realice su propia inspección de la OMA, está reconociendo y validando la aprobación del Estado de Registro. Esto a menudo también es cubierto bajo acuerdos bilaterales.

2.2 Es importante tomar nota que el reconocimiento y validación de la aprobación de una organización de mantenimiento por el Estado en el cual la OMA está ubicada, no deroga al Estado de Registro y/o al Estado del Operador de sus respectivas responsabilidades. El Estado de Registro continúa siendo responsable de la aprobación. (El Estado del Operador también puede ser responsable de la aprobación de una OMA cuando el Estado de Registro y el Estado del Operador hayan suscrito un acuerdo relacionado con el Artículo 83 bis, de ese modo transfiriendo esta responsabilidad entre los dos Estados.)

2.3 La aprobación de una OMA está basada en la adhesión a los requerimientos del Anexo 6 incluyendo el establecimiento de los procedimientos de operación y sistemas de garantía de calidad de una organización. Las responsabilidades relacionadas con el control del mantenimiento y los procedimientos específicos de mantenimiento para cada tipo de aeronave continúan siendo totalmente la responsabilidad del Estado de Registro. Se requiere que un operador aéreo proporcione al personal de mantenimiento y operacional un manual de control de mantenimiento que sea aceptable para el Estado de Registro. Este manual incluye una descripción de los acuerdos administrativos entre el operador y la organización de mantenimiento aprobada y una descripción de los procedimientos de mantenimiento a ser utilizados. También se requiere que un operador aéreo proporcione al personal de mantenimiento y operativo un programa de mantenimiento, aprobado por el Estado de Registro, el cual contenga las tareas de mantenimiento e intervalos para cada aeronave que ellos operan.

2.4 La aprobación por parte de un Estado de una OMA de otro Estado mediante el reconocimiento y la validación pueden eliminar la necesidad de una diversidad de procedimientos y procesos de garantía de calidad, así como a reducir considerablemente el número de inspecciones. Sin embargo, esto no eliminaría la debida diligencia por parte del Estado de Registro o del Estado del Operador. Sería esencial determinar si el Estado emisor tiene la capacidad y los procedimientos necesarios para aprobar una organización de mantenimiento de acuerdo a las Normas internacionales y proporcione una continua vigilancia de esa organización. Los resultados de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI 0en el marco del enfoque sistémico global (CSA) son una fuente de información y proporcionarían una indicación de la capacidad de un Estado en esta área. Sin embargo, esto sólo proporcionará una muestra de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional del Estado ya que la auditoría puede haberse realizado varios años atrás y, al presente, podría ser necesario validar la capacidad del Estado mediante otra información tal como una asesoría que podría haber sido realizada por otro Estado. Como la transición de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI al enfoque de supervisión continua (CMA), la información relacionada con las capacidades de la vigilancia de la seguridad operacional de un Estado serán actualizadas casi tiempo real. En ocasiones, puede requerirse que algunas inspecciones verifiquen que una OMA cumpla los requerimientos internacionales. Sin embargo, también se puede pensar que grupos de Estados, u otras entidades, puedan realizar inspecciones en nombre de un Estado de Registro, reduciendo considerablemente la gran diversidad de inspecciones.

2.5 Puede ser necesario que las Normas sobre organizaciones de mantenimiento sean ampliadas para proporcionar el nivel de uniformidad necesario para que los Estados reconozcan y validen las aprobaciones de OMAs expedidas por otros Estados. Esto puede requerir más detalle sobre los contenidos del manual de procedimientos de una organización de mantenimiento incluyendo su sistema de garantía de calidad. Al presente, la información detallada relacionada con el manual de procedimientos de una organización de mantenimiento se describe sólo en forma de material de orientación (refiérase al *Manual de Aeronavegabilidad*, Volumen I – *Organización y Procedimientos*). Se debería considerar el desarrollo de provisiones que establezcan un método estandarizado para comunicar las autorizaciones de una OMA entre Estados Contratantes de manera similar a como se ha hecho para el certificado de operador aéreo a través de “especificaciones de operaciones” estandarizadas. El *Manual de Aeronavegabilidad* requeriría enmiendas también para poder proporcionar la orientación apropiada a los Estados sobre el reconocimiento y validación de la aprobación otorgada a una organización de mantenimiento por otro Estado.

2.6 El reconocimiento de las OMAs se ha convertido en un tema mundial. Por consecuencia, el tema también será tratado durante la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional programada del 29 al 31 de marzo de 2010 en Montreal. Este tema será discutido en el contexto de acciones para reducir los requerimientos para que los tenedores de certificados cumplan con múltiples series de requerimientos similares, también diferentes, bajo las múltiples reglas existentes de certificación. Este tema también tratará los desafíos que enfrentan las organizaciones de instrucción aprobadas y los tenedores de certificados de este tipo.

3. Conclusión

3.1 El mantenimiento de aeronaves es ahora una industria internacional. Al presente, esta industria esta cargada por la variedad de aprobaciones de los Estados de Registro cuyos operadores aéreos están usando OMAs fuera del Estado de Registro. El reconocimiento y validación de las aprobaciones existentes no solamente reduciría la carga a la industria, pero podría también mejorar la seguridad operacional facilitando el uso de una serie de procedimientos generales y sistemas de garantía de calidad por cada OMA que este llevando a cabo mantenimiento en una base internacional. Es importante tomar nota que el Estado de Registro y el Estado del Operador mantendrán la responsabilidad del mantenimiento realizado. A este respecto, sería necesario que los Estados ejerzan la debida diligencia para asegurar que un Estado tenga suficientes capacidades para aprobar una organización de

mantenimiento en total cumplimiento con las Normas internacionales, y asegurarse que esas Normas continúan siendo cumplidas por la OMA. Podría ser necesario algún fortalecimiento de las Normas y el material de orientación existentes respecto a las OMAs para asegurar uniformidad mundial y construir la confianza necesaria para que los Estados reconozcan y validen las aprobaciones de otros Estados.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita al RASG-PA a:

- b) tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio; y
- c) comentar sobre el concepto del reconocimiento de una organización de mantenimiento aprobada.