



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

RECONOCIMIENTO RECÍPROCO DE LOS CERTIFICADOS DE ORGANISMOS DE MANTENIMIENTO APROBADOS

(Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil en nombre de 54 Estados africanos)²

RESUMEN

La certificación y vigilancia de los organismos de mantenimiento aprobados (AMO) por parte de múltiples administraciones de aviación civil suele generar ineficiencias, duplicación de exigencias reglamentarias y altos costos de cumplimiento tanto para los AMO como para las líneas aéreas. La ausencia de normas armonizadas a nivel mundial y de marcos de reconocimiento recíproco genera retrasos en el mantenimiento, mayores costos y posibles brechas en la vigilancia de la seguridad operacional.

La OACI ha reconocido estas dificultades y está trabajando en la elaboración de normas y textos de orientación para el reconocimiento recíproco de los certificados extranjeros de los AMO. Si bien este esfuerzo es encomiable, existe una necesidad apremiante de acelerar el proceso en aras de la uniformidad y la eficiencia de la reglamentación mundial.

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

- instar a los Estados y a las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) a mantener firme su compromiso y a ayudarse mutuamente en el establecimiento de mecanismos para reconocer la aprobación de los organismos de mantenimiento;
- encargar a la OACI que finalice la normalización y armonización del reconocimiento recíproco de los certificados de AMO mediante un marco adecuado para la aplicación de los acuerdos de reconocimiento recíproco; y
- encargar a la OACI que desarrolle mecanismos para mejorar la capacidad de reglamentación y la vigilancia de los AMO.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene.

¹ Las versiones en francés e inglés fueron proporcionadas por la CAFAC.

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

<i>Referencias:</i>	Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 8 — <i>Aeronavegabilidad</i> <i>Manual de aeronavegabilidad</i> (Doc 9760) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022)</i> (Doc 10184) Resoluciones A38-12, A29-3, A41-10 de la Asamblea. <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300)
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Mediante el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad* y el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, la OACI establece normas internacionales para el mantenimiento de las aeronaves, incluida la vigilancia de los organismos de mantenimiento aprobados (AMO). Sin embargo, la ausencia de marcos de reconocimiento recíproco entre las administraciones de aviación civil ha dado lugar a procesos de certificación dispares, auditorías y actividades de vigilancia duplicadas y costos de cumplimiento adicionales.

1.2 En el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (el *Convenio de Chicago*, Doc 7300) y las resoluciones de la Asamblea de la OACI, como la A29-3: *Armonización mundial de la reglamentación*, se subraya la importancia de armonizar la vigilancia reglamentaria en todo el mundo. A pesar de la labor de la OACI en el marco del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP), la falta de un enfoque mundial normalizado y armonizado para la certificación de los AMO sigue siendo un obstáculo.

2. ANÁLISIS

2.1 Dificultades operacionales y reglamentarias

2.1.1 La falta de reconocimiento recíproco aumenta los costos de cumplimiento para los AMO, que deben cumplir requisitos nacionales dispares y a veces contradictorios. Este costo adicional afecta la competitividad del sector de mantenimiento, especialmente en los mercados de la aviación en desarrollo.

2.2 Consideraciones de seguridad operacional y vigilancia

2.2.1 Las auditorías del USOAP de la OACI han revelado disparidades en la forma en que los Estados ejercen la vigilancia de los AMO. Un enfoque armonizado con acuerdos de reconocimiento recíproco reforzaría la uniformidad mundial y la adhesión a las normas de la OACI.

2.2.2 La industria de la aviación, incluidas organizaciones como la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el sector de mantenimiento, reparación y revisión (MRO), ha abogado por una certificación armonizada de los AMO a fin de optimizar la eficiencia operacional sin comprometer la seguridad operacional.

2.2.3 La labor que realiza la OACI para elaborar normas y textos de orientación sobre el reconocimiento recíproco de los certificados de AMO es un paso en la dirección correcta. Sin embargo, el ritmo de aplicación debe acelerarse para hacer frente a la urgente necesidad de vigilancia normalizada, armonizada y eficaz de los organismos de mantenimiento.

3. MEDIDAS PROPUESTAS

3.1 Establecimiento de un marco de reconocimiento recíproco

3.1.1 Además del Doc 9760 de la OACI, *Manual de aeronavegabilidad*, Parte III — *Estado de matrícula*, capítulo 10, párrafos 10.2.2, 10.2.3, 10.4.2 y 10.4.3, la OACI debería desarrollar un marco mundial para guiar la aplicación del reconocimiento recíproco de los AMO. El marco debería fortalecer los acuerdos entre Estados mediante los cuales las aprobaciones de AMO concedidas por un Estado serían reconocidas por los demás, reduciendo así la vigilancia redundante. Se pueden extraer enseñanzas de los acuerdos bilaterales existentes, como los celebrados entre la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) y la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, para establecer un modelo mundial de reconocimiento de los AMO.

3.1.2 Las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), especialmente las que cuentan con un marco reglamentario ejecutable, pueden servir de plataforma de aplicación para:

- a) facilitar la normalización y armonización de la aprobación de los organismos de mantenimiento;
- b) establecer un acuerdo de reconocimiento recíproco entre sus Estados miembros;
- c) llevar a cabo una auditoría/inspección única de otros Estados miembros de la OACI en nombre de sus Estados miembros; y
- d) expedir un certificado único de reconocimiento por parte de sus propios Estados miembros de las aprobaciones de AMO concedidas por otros Estados miembros de la OACI.

3.1.3 Las RSOO, con el apoyo de la OACI y de los organismos regionales correspondientes, podrán entonces aunar esfuerzos mediante un marco reglamentario satisfactorio por acordar para llegar a un único acuerdo de reconocimiento recíproco para cada región/comunidad o grupo de Estados que dé por resultado una auditoría/inspección única y el otorgamiento de un certificado de reconocimiento único de las aprobaciones de AMO concedidas por otros Estados miembros de la OACI.

3.1.4 El *Convenio de Chicago*, en su artículo 33 — *Reconocimiento de certificados y licencias*, exige el reconocimiento por parte de los otros Estados contratantes de los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que está matriculada la aeronave, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del Convenio. Asimismo, en el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional* — *Aviones*, párrafo 4.2.2.1 se estipula que los Estados contratantes reconocerán como válido un certificado de explotador de servicios aéreos expedido por otro Estado contratante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido el certificado sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en este Anexo y el Anexo 19. Por similitud con las disposiciones anteriores, la OACI puede crear normas para el reconocimiento recíproco de los AMO por parte de Estados contratantes que no sean Estados de matrícula, siempre que los requisitos en virtud de los cuales se haya expedido la aprobación sean por lo menos iguales a las normas aplicables.

3.2 Fortalecer los mecanismos de rendición de cuentas y de vigilancia

3.2.1 Se anima a la OACI a seguir reflexionando y a acentuar la asistencia técnica para ayudar a los Estados a mejorar sus capacidades de vigilancia con programas de instrucción y las competencias necesarias para inspectoras e inspectores y el desarrollo de metodologías de vigilancia basadas en el riesgo.

3.2.2 Debería estudiarse la adopción de herramientas digitales de certificación y vigilancia, como el mantenimiento de registros electrónicos y la certificación basada en cadenas de bloques, a fin de mejorar la eficiencia y la transparencia.

3.3 Herramientas para la implementación

3.3.1 El establecimiento por parte de la OACI de una base de datos mundial diseñada para recopilar y compartir datos e información sobre los AMO debería asistir a los Estados y a las RSOO en la implementación del marco de reconocimiento recíproco de AMO.

3.3.2 La herramienta proporcionará una puerta centralizada de acceso a los datos e información de seguridad operacional relacionados con todos los organismos de mantenimiento aprobados por los Estados, lo que permitirá ingresar, validar y modificar de forma controlada los datos relativos al alcance y la validez de la aprobación de los AMO, según sea necesario.

4. CONCLUSIÓN

4.1 La ausencia de marcos normalizados y armonizados de certificación y reconocimiento recíproco de los AMO sigue obstaculizando la eficiencia de las operaciones de mantenimiento de aeronaves. El peso de las exigencias reglamentarias afecta a los AMO, las líneas aéreas y las administraciones de aviación civil sin ofrecer a cambio beneficios apreciables de seguridad operacional.

4.2 La OACI ya está trabajando en la elaboración de textos de orientación sobre el reconocimiento recíproco de los certificados de los AMO. Sin embargo, el ritmo de desarrollo e implementación debe acelerarse para optimizar los recursos estatales de vigilancia de la seguridad operacional y satisfacer las necesidades que tiene el sector de mayor uniformidad y eficiencia.