



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/14 — NE/16
15/05/26

**Decimocuarta Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/14)**

St. George's, Antigua y Barbuda, 1 al 5 de junio de 2026

Cuestión 4

del Orden del Día

Enfoques colaborativos de seguridad operacional

**ARMONIZACIÓN REGULATORIA EN ACUERDOS DE INTERCAMBIO DE AERONAVES PARA FORTALECER
LA CONECTIVIDAD Y RESILIENCIA DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL**

(Presentada por El Salvador)

RESUMEN EJECUTIVO

La presente Nota de Estudio aborda la necesidad de armonizar la vigilancia de aeronaves en intercambio (interchange) para evitar que la ambigüedad en el Anexo 6 (6.1.3) y el Doc 8335 se convierta en una barrera administrativa. Para regiones en desarrollo, grupos de transporte aéreo (Holdings), la redundancia en las aprobaciones nacionales de documentos técnicos como la MEL no solo obstaculiza los Derechos de Explotación (Doc 9626), sino que penaliza la conectividad y la resiliencia del sector sin aportar beneficios adicionales a la seguridad operacional.

El actual escenario de "doble aprobación" genera riesgos operativos críticos al permitir que una misma aeronave porte múltiples versiones de la MEL aprobadas de forma divergente por distintos Estados. Esta fragmentación documental deja a las tripulaciones sin certeza técnica ante una falla y anula la integridad de la configuración técnica de la aeronave, debilitando la continuidad de la vigilancia que deben ejercer coordinadamente los Estados involucrados.

Se propone que la OACI desarrolle una metodología estandarizada de Aceptación Técnica en el Doc 8335. El objetivo es proporcionar una vía uniforme que elimine la subjetividad en las auditorías del USOAP y garantice la seguridad jurídica. Al estandarizar estos procesos, el intercambio de aeronaves se consolida como una práctica eficaz de cumplimiento que fortalece la seguridad operacional y el desarrollo económico sostenible de la aviación internacional.

Acción:

Se invita a la Reunión a recomendar a la OACI la actualización y desarrollo de material de orientación detallado en el Doc 8335, que facilite la aplicación uniforme del Anexo 6, Parte I, 6.1.3, estableciendo la correspondencia entre dicho estándar y el mecanismo de Aceptación técnica. Esta iniciativa, busca eliminar la duplicidad de aprobaciones primarias, evitar la coexistencia de múltiples manuales técnicos para una misma aeronave, garantizar la uniformidad en las auditorías del USOAP y garantizar que la vigilancia de la seguridad operacional no se convierta en una barrera administrativa al ejercicio de los Derechos de Explotación definidos en el Doc 9626.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Todos los vuelos son seguros y protegidos • Marco jurídico integral • Desarrollo económico del transporte aéreo
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Anexo 6, Parte I (Adjunto B) • Doc 8335 (Manual de Certificación y Supervisión) • Doc 9626 (Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo) • Doc 9760 (Manual de Aeronavegabilidad).

1 Introducción

- 1.1 El Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626) define el intercambio de aeronaves (interchange) como un servicio programado donde una sola aeronave une las rutas de dos explotadores distintos, con la misma aeronave y tripulación, pero bajo el control operativo del explotador correspondiente en cada tramo.
- 1.2 Conforme al Capítulo 2.3 del Doc 9626, el intercambio constituye una especificación concreta de los derechos de explotación relativos al modo de operación. Al ser un derecho de acceso a los mercados, su ejercicio no debe verse limitado por procesos técnicos redundantes que no aporten valor adicional a la seguridad operacional, siempre que se garantice que la aeronave permanece bajo el control operacional del transportista autorizado en cada ruta.
- 1.3 Esta modalidad representa una herramienta estratégica para que los grupos de transporte aéreo (Holdings) maximicen la utilización de sus activos. Permite que una aeronave de flota primaria para un explotador sirva eficientemente a otro afiliado del grupo, asegurando la conectividad regional sin interrupciones administrativas innecesarias que penalicen la sostenibilidad económica del sector.
- 1.4 El Doc 8335 reconoce que el intercambio ofrece a los pasajeros el beneficio de un servicio en una única aeronave y proporciona optimización operativa a los explotadores involucrados. Por tanto, la evolución de la vigilancia estatal hacia mecanismos de aceptación técnica es fundamental para fortalecer la eficiencia y resiliencia del sistema de aviación civil internacional.

2 Extensión Indevida del Alcance Reglamentario

- 2.1 El párrafo 4.3.3 del Doc 8335 establece que "*es necesario que los Estados implicados tengan claras sus respectivas responsabilidades*" y que estas operaciones son "*similares a las que se observan cuando una aeronave se arrienda sin tripulación*".
- 2.2 No obstante, la exigencia de que el Estado apruebe la MEL (Anexo 6, 6.1.3), ante la falta de orientación en el Doc 8335, ha derivado en la práctica de exigir aprobaciones nacionales individuales y sucesivas. Esta falta de armonización genera una extensión del alcance reglamentario basada en la premisa errónea de que cada cambio en el control operacional requiere repetir el proceso de certificación de documentos técnicos ya validados por una autoridad competente del Estado del explotador inicial.

- 2.3 La falta de armonización obliga a los operadores a ajustarse a reglamentos a menudo incompatibles entre el Estado de Matrícula, el Estado del Operador y otros Estados involucrados en el acuerdo de intercambio. Esta complejidad regulatoria, lejos de fortalecer la seguridad, genera zonas grises de responsabilidad que el Doc 8335 no logra mitigar con su orientación actual, la cual resulta insuficiente para garantizar el control efectivo y continuo que el sistema requiere.
- 2.4 Esta discrecionalidad técnica desplaza el enfoque de la vigilancia —que debería centrarse en la verificación técnica— hacia una redundancia administrativa que no añade valor a la seguridad operacional y limita la agilidad del transporte aéreo.
- 2.5 Adicionalmente, esta ausencia de guía afecta la uniformidad en las auditorías del USOAP. Ante la falta de un estándar global, el cumplimiento se evalúa bajo interpretaciones diversas, incentivando redundancias preventivas que desplazan la eficacia operativa hacia una conformidad formal no armonizada.

3 Riesgos para la Seguridad Operacional e Integridad Técnica

- 3.1 La fragmentación de la autoridad técnica a través de múltiples procesos de aprobación sobre una misma aeronave en intercambio genera cuatro riesgos críticos para la seguridad operacional:
- I. **Complejidad en la Gestión de Aprobaciones Específicas (SPA):** Cuando el Estado del explotador inicial ha validado operaciones en condiciones particulares (CAT II/III, EDTO o PBN), la exigencia de una aprobación paralela por un segundo Estado dificulta la coherencia necesaria entre la Lista de Equipo Mínimo (MEL), el programa de mantenimiento y las capacidades operacionales reales del explotador. Una discrepancia administrativa en este nivel puede inducir a errores en el despacho de la aeronave y en la toma de decisiones de la tripulación.
 - II. **Incoherencia en el Control de Versiones y Conflicto de Autoridad Técnica:** El requisito de aprobaciones redundantes afecta la uniformidad de la configuración técnica de la aeronave. La coexistencia de múltiples versiones de la MEL, validadas como actos administrativos independientes, genera una pérdida de trazabilidad ante el Estado de Matrícula y terceros Estados. Esta disparidad documental genera inconsistencias en los registros de aeronavegabilidad y priva a la tripulación de un estándar técnico único y certero ante una falla.
 - III. **Fragmentación de la Responsabilidad Técnica:** La multiplicidad de actos administrativos sobre un mismo instrumento técnico dispersa las responsabilidades establecidas en el Doc 9760 para el Estado de matrícula y el Estado del explotador. Esta dispersión dificulta la identificación inequívoca del estándar aplicable por parte de las tripulaciones y el personal de mantenimiento, lo cual es esencial para una operación segura y estandarizada.
 - IV. **Conflicto de Autoridad Técnica y su Impacto en el Factor Humano:** La coexistencia de criterios técnicos concurrentes coloca al Piloto al Mando, al personal de despacho de vuelos y al personal de mantenimiento en una situación

de ambigüedad normativa al momento de evaluar la aeronavegabilidad y planificar la operación previa al vuelo. Al no existir una jerarquía única para una misma aeronave, se incrementa la probabilidad de errores en la aplicación de penalidades operativas y en la toma de decisiones, comprometiendo la capacidad del personal técnico para asegurar el cumplimiento de las responsabilidades establecidas en los Anexos 2 y 6 de la OACI.

4 El Mecanismo de Aceptación como Solución Técnica

4.1 El Anexo 6, Parte I (Adjunto B) define la Aceptación como el método mediante el cual el Estado del explotador receptor valida un documento técnico sin necesidad de emitir una nueva aprobación activa, siempre que el documento ya haya sido aprobado por una autoridad competente y se demuestre el cumplimiento normativo.

4.2 En el contexto de grupos de transporte aéreo (Holdings) y operaciones con aeronaves en intercambio, la Aceptación permite reconocer la rigurosidad técnica de la autoridad par. Este mecanismo asegura la continuidad de la vigilancia en los diversos escenarios de intercambio, ya sea que el Estado de Matrícula sea ajeno a la operación o que uno de los Estados participantes actúe simultáneamente como Estado de Matrícula y del Explotador. Al estandarizar estos procesos, se optimizan los recursos de las Autoridades Aeronáuticas, permitiendo que los esfuerzos de inspección se desplacen de la redundancia documental hacia la supervisión operativa directa.

4.3 Es fundamental precisar que la aplicación del mecanismo de Aceptación no limita el derecho soberano del Estado receptor de realizar evaluaciones técnicas o verificaciones adicionales. Por el contrario, al establecer una metodología clara para la transición del control operativo entre distintos Estados, se fortalece la confianza mutua y se garantiza la trazabilidad ante el Estado de Matrícula. Esto asegura la integridad y uniformidad de la configuración técnica de la aeronave, eliminando la ambigüedad documental que actualmente enfrentan tanto los auditores del USOAP como las tripulaciones y terceros Estados.

5 Propuesta estratégica para la ATConf/7

5.1 Hacia la Séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7), la eficiencia regulatoria y la armonización técnica se presentan como elementos fundamentales para fortalecer la resiliencia del sector y facilitar el crecimiento sostenible del transporte aéreo internacional.

5.2 La incorporación de orientación armonizada en el marco del Doc 8335 para los procesos técnicos relacionados con acuerdos de intercambio de aeronaves contribuiría significativamente a fortalecer la eficiencia administrativa y a preservar las responsabilidades soberanas de los Estados. Este desarrollo normativo facilitaría, al mismo tiempo, la conectividad aérea y la sostenibilidad económica, particularmente en mercados emergentes y regiones en desarrollo.

5.3 El objetivo es asegurar que la vigilancia de la seguridad operacional siga siendo la prioridad absoluta, garantizando que la estructura administrativa apoye la agilidad operativa en lugar de convertirse en un obstáculo para el pleno ejercicio de los Derechos de Explotación definidos en el Doc 9626.

6 **Acción Sugerida**

6.1 Se invita a la Reunión de Directores de Aviación Civil a:

- a. Reconocer que la aplicación de procesos adicionales de aprobación nacional sobre la MEL y otros documentos técnicos en acuerdos de intercambio puede generar riesgos para la seguridad operacional y fragmentar la eficacia de la vigilancia estatal;
- b. Recomendar a la OACI el desarrollo de orientación adicional en el marco del Doc 8335 y otros documentos aplicables, que establezca criterios objetivos para la transición del control operativo en acuerdos de intercambio, que vincule explícitamente el cumplimiento del Anexo 6, Parte I, 6.1.3 con el mecanismo de Aceptación técnica para la validación de la MEL, e incluya una metodología estandarizada para el reconocimiento de aprobaciones previas y proporcionando claridad sobre la armonización de procesos en aeronaves en intercambio; y
- c. Alentar a la OACI a que, a través de la estandarización en el material de orientación, se promueva la armonización de criterios en las actividades de auditoría (USOAP) relacionadas con el intercambio de aeronaves, garantizando que el mecanismo de Aceptación sea reconocido como una práctica eficaz de cumplimiento del Anexo 6, Parte I, 6.1.3, reduciendo así la subjetividad interpretativa y fortaleciendo la resiliencia del transporte aéreo internacional.