

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Control y análisis****RECONOCIMIENTO DE CERTIFICACIONES MULTINACIONALES**

(Nota presentada por Chile apoyada por Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Suriname y Venezuela)

**RESUMEN**

El SRVSOP, como una organización regional de seguridad operacional (RSOO) en Latinoamérica, comparte la necesidad de reducir la duplicidad de actividades de certificación y vigilancia a organismos de mantenimiento reconocidos (AMO) y organizaciones de instrucción reconocidas (ATO), con la finalidad de contribuir al desarrollo de la industria aeronáutica a nivel mundial, así como fortalecer la seguridad operacional mediante la aplicación de estándares armonizados con los SARPS de los Anexos al Convenio de Chicago, para la realización de estas actividades.

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

- apoyar a la OACI en la implantación de las acciones que permitan establecer un marco mundial para la certificación y vigilancia de los AMO y ATO, partiendo de la armonización de requisitos reglamentarios y procedimientos a nivel regional para estas actividades;
- exhortar a los Estados y organizaciones regionales a nivel mundial a suscribir acuerdos de reconocimiento mutuo, de organizaciones de mantenimiento y organizaciones de instrucción reconocidas, a fin de evitar duplicidad de esfuerzos y colaborar con el desarrollo de la industria aeronáutica mundial; y
- exhortar a los Estados a poner plazos límites para la armonización de sus reglamentos, con base en los SARPS de los Anexos al Convenio, a fin de permitir una estandarización de los mismos y facilitar los procesos multinacionales de certificación y vigilancia a las citadas organizaciones.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y de Capacidad y eficiencia en la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ahorro de recursos en procesos de certificación y vigilancia.
<i>Referencias:</i>	Anexo 1 — <i>Licencias al personal</i> Anexo 2 — <i>Reglamento del aire</i> Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 7 — <i>Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves</i> Anexo 8 — <i>Aeronavegabilidad</i> Anexo 14 — <i>Aeródromos</i> Anexo 16 — <i>Protección del medio ambiente</i>

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por Chile.

	Anexo 18 — <i>Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea</i> Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i> <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i> <i>Informe de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2015)</i>
--	--

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional, llevada a cabo en Montreal, Canadá, del 2 al 5 de febrero de 2015, como parte de la Conclusión 3/1, se estableció que la OACI, en colaboración con los Estados y la industria, debería elaborar un marco internacional e iniciativas regionales para facilitar la reducción de la duplicación de actividades de certificación y supervisión de organismos de mantenimiento reconocidos (AMO).

1.2 Asimismo, en dicha oportunidad fue presentada una nota de estudio por parte de la Administración de Aviación Federal (FAA) de los Estados Unidos de Norte América, en la cual se resaltó que debido a la globalización de la industria de la aviación internacional, las organizaciones que brindan servicios como es el caso de los AMO, son objetos de numerosos procesos de certificación y vigilancia y bajo distintos esquemas reglamentarios por parte de las Administraciones de Aviación Civil (CAA) de los Estados a los cuales aplican, lo cual no necesariamente se traduce en un mayor nivel de seguridad operacional, sino por el contrario, en un gasto de recursos para los Estados y la industria, con la correspondiente duplicación de tareas. Por ello, se planteó la necesidad de establecer nuevas estrategias a fin de considerar otros medios eficientes de ejercer la vigilancia y promover el desarrollo de estas organizaciones de la industria aeronáutica.

1.3 A pesar que numerosos Estados han concertado acuerdos bilaterales con miras a reducir dicha duplicación, esto sigue consumiendo recursos de los Estados y la industria y no solo de los AMO sino también de las organizaciones de instrucción reconocidas (ATO). La introducción de requisitos para la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) por dichas organizaciones ha profundizado el problema aún más.

1.4 Por otro lado, el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), que agrupa a 12 Estados de Latinoamérica, no ajeno a esta realidad, estableció como estrategia dentro de su misión de asistencia a los Estados, que el primer paso para evitar la duplicidad de esfuerzos y de recursos entre sus Estados, era desarrollar una reglamentación común basada en las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300), denominada Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), a fin de facilitar la implantación segura y eficiente de los procesos que se siguen tanto en las Autoridades de Aviación Civil como en la industria, bajo un solo enfoque.

1.5 En ese sentido, los LAR fueron desarrollados buscando el más alto nivel de armonización, considerando siempre para su desarrollo y actualización los SARPS de los Anexos al Convenio y el análisis de los modelos reglamentarios de otros Estados con importantes industrias aeronáuticas.

1.6 Actualmente, el SRVSOP ha desarrollado 36 reglamentos que cubren los requisitos de los Anexo 1 — *Licencias al personal*, Anexo 2 — *Reglamento del aire*, Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Anexo 7 — *Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves*, Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, Anexo 14 — *Aeródromos* y Anexo 16 — *Protección del medio ambiente* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Asimismo, como complemento de ello y para una mejor aplicación por parte de sus Estados y la industria aeronáutica, cuenta con 10 manuales, 38 circulares de asesoramiento, 4 folletos de orientación sobre certificaciones multinacionales y 28 listas de verificación del cumplimiento que son

utilizadas por los Estados para notificar los avances de la armonización de los LAR. En ese sentido, todo esto facilita a los Estados que vienen armonizando cubrir los elementos críticos 2 (reglamentos) y 5 (orientación técnica).

1.7 Asimismo, el SRVSOP proporciona capacitación tanto a las CAA como a la industria a fin de cubrir el Elemento crítico 4, dejando a los Estados la responsabilidad de la implementación y el cumplimiento de los elementos críticos de aplicación (CE-6, CE-7 y CE-8).

## **2. CERTIFICACIONES MULTINACIONAL EN EL MARCO DEL SRVSOP**

2.1 Los avances logrados en la armonización de los LAR por parte de los Estados, que actualmente registra un promedio global de avance del 73% (PEL/OPS/AIR) y cuyo compromiso de culminación ha sido fijado para Marzo 2017, ha permitido a los Estados dar pasos más ambiciosos, como la firma de los Acuerdos de cooperación técnica multinacional destinados al reconocimiento mutuo de certificaciones multinacionales efectuadas por equipos de inspectores multinacionales LAR para:

- a) organizaciones de mantenimiento (LAR 145);
- b) centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil (LAR 141, 142 y 147);  
y
- c) centros médicos aeronáuticos examinadores (LAR 67).

2.2 Desde el año 2012 se han iniciado las certificaciones multinacionales de organizaciones de mantenimiento según este Acuerdo, lo cual ha permitido fomentar las actividades de certificación y renovación en un ambiente multinacional, evitar la duplicidad de esfuerzos y un estricto cumplimiento de las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.3 A la fecha, en lo que se refiere a OMA se ha logrado la certificación multinacional de cuatro (04) organizaciones de mantenimiento en Latinoamérica:

- a) LAN Perú
- b) AEROLANE de Ecuador
- c) LAN Colombia
- d) CMR SAS de Colombia

2.4 En el mismo sentido, el SRVSOP ha iniciado el proceso de certificación de la organización de mantenimiento División Turbos SRL de Argentina.

2.5 En cuanto a centros de instrucción, se tiene previsto para el presente año culminar la primera certificación multinacional con un centro de instrucción LAR 141 de Ecuador y se han recibido otras solicitudes que serán atendidas en el año 2017.

## **3. RECONOCIMIENTO DE CERTIFICACIONES MULTINACIONALES A NIVEL GLOBAL**

3.1 Se considera que el establecimiento de un marco internacional y el fomento de iniciativas regionales es prioritario en primera instancia, para facilitar la reducción de la duplicación de actividades y

supervisión de organismos como las AMO y las ATO, permitiendo una eficiente y bien organizada gestión de las actividades de vigilancia, que se encuentren apoyadas por reglamentos armonizados en base a los SARPS de los Anexos al Convenio. Este marco permitiría a todos los Estados utilizar sus recursos de una forma eficiente, reducir el número de inspecciones de manera significativa y permitir a la industria llevar a cabo sus actividades de acuerdo a un calendario de vigilancia transparente y manejable.

3.2 Asimismo, la realización de inspecciones multinacionales bajo un criterio de evaluación uniforme, contribuiría al fortalecimiento de la seguridad operacional. En conclusión, se considera que contar con procesos de certificación y vigilancia en un ambiente multinacional, generaría los siguientes beneficios para la industria como para las propias CAA a nivel mundial:

***Para la industria***

- a) Bajo un solo proceso, una organización podría acceder a la autorización de otros Estados signatarios de la OACI, que hayan suscritos convenios multinacionales, evitando con ello la duplicidad de esfuerzos (horas hombre y documentación) y un ahorro significativo de costos, con lo cual también lograría una mayor rentabilidad para ser invertida en mejoras de la seguridad operacional de sus operaciones.
- b) La organización sería evaluada y supervisada bajo criterios y procedimientos uniformes basados en los SARPs de los Anexos al Convenio y las mejores prácticas de auditoría, convenidas mutuamente entre los Estados, evitando con ello requisitos adicionales y en algunos casos diferentes.
- c) El enfoque multinacional, permitiría a las organizaciones ampliar sus servicios para aeronaves de otras matrículas, con el consiguiente incremento de sus utilidades y mayor presencia en el mercado aeronáutico.

***Para la AAC/Estado***

- a) Fomenta el desarrollo de actividades de certificación y vigilancia, en un ambiente multinacional.
- b) Impulsa el desarrollo de las organizaciones de los Estados, logrando un alto estándar de calidad y seguridad operacional a nivel mundial.
- c) Optimiza la competencia de los inspectores gubernamentales, aplicando las mejores prácticas en certificación y vigilancia, bajo procedimientos estandarizados.
- d) Incrementa el cumplimiento eficaz de los elementos críticos del sistema de seguridad operacional en los Estados, en lo que se refiere a certificaciones y procesos de vigilancia.