



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización

RESPONSABILIDADES DEL ESTADO DE DISEÑO RESPECTO A LA INFORMACIÓN OBLIGATORIA SOBRE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (MCAI)

(Nota presentada por el Brasil)

RESUMEN

Cada año, la complejidad de la industria de la aviación aumenta de manera considerable. Como empresas transnacionales diseñan y fabrican aeronaves por medio de cadenas de suministro que conectan a partes interesadas de varios Estados, a menudo el producto final está indirectamente sujeto a múltiples legislaciones soberanas. De la misma manera, los productos aeronáuticos pueden estar, hasta cierto punto, sujetos a disposiciones políticas y económicas que pueden generar preocupaciones respecto a la seguridad operacional. Considerando que una multiplicidad de sistemas legislativos ejercen una influencia en el mercado de las publicaciones técnicas y en el apoyo técnico para el mantenimiento de la aeronavegabilidad que ofrecen los fabricantes, así como en la libertad de las partes interesadas para determinar sus relaciones comerciales, es imprescindible que cada Estado contratante (en su calidad de Estado de diseño o Estado de matrícula) reconozca que la responsabilidad respecto de la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad (MCAI) recae en el Estado de diseño respectivo, como se establece en el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*.

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

- a) apoyar a la OACI en la preparación y difusión, en el corto plazo, de textos de orientación para los Estados contratantes en donde se proporcione información más detallada y se delinee con claridad las fronteras entre la MCAI y la contenida en otras publicaciones; y
- b) apoyar a la OACI en la preparación de textos de orientación más detallados para el Anexo 8, así como para el *Manual de aeronavegabilidad* (Doc 9760) y otras publicaciones conexas, a fin de delinear claramente las fronteras entre la MCAI y la contenida en otras publicaciones de los fabricantes.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ahorro de recursos en los procesos de certificación y elaboración de reglamentos.
<i>Referencias:</i>	Anexo 8 — <i>Aeronavegabilidad</i> <i>Manual de aeronavegabilidad</i> (Doc 9760)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Con el propósito de mantener una aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, los explotadores y los organismos de mantenimiento dependen de información técnica pertinente que prepara la organización de diseño de la aeronave en el marco del sistema normativo del Estado de diseño. Los Estados de matrícula también dependen de esa información para supervisar de manera eficaz la condición de aeronavegabilidad de la aeronave que opera bajo su sistema normativo.

1.2 En el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, capítulo 4, se establecen normas y métodos recomendados (SARPS) en los que se aborda la cuestión de las responsabilidades de los Estados de diseño respecto a la información necesaria para el mantenimiento de la aeronavegabilidad y la operación segura de las aeronaves. Con objeto de cumplir sus obligaciones normativas, debe garantizarse al Estado de matrícula el acceso a dicha información.

2. ANÁLISIS

2.1 Por lo común, el fabricante de la aeronave al entregar el producto proporciona directamente al dueño la información necesaria para su mantenimiento en condiciones de seguridad, según lo exigen los reglamentos del Estado de diseño respectivo. No obstante, se sabe que es posible que se experimenten condiciones inseguras durante la operación de la aeronave que exijan acciones adicionales que no se establecieron originalmente en las publicaciones técnicas iniciales de la aeronave.

2.2 A menudo, el Estado de diseño de la aeronave notifica estas acciones en la forma de directrices de aeronavegabilidad (AD) a título de acciones obligatorias para mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad. El Anexo 8 abarca este tema en el capítulo 4, párrafo 4.2, “Responsabilidades de los Estados contratantes con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad”, y en el párrafo 4.2.1.1 a) se describe la “información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad (MCAI) de la manera siguiente:

“... la información de aplicación general que [el Estado de diseño] considere necesaria para el mantenimiento de la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad y de operación segura, incluyendo motores y hélices...”

2.3 Además de la MCAI proporcionada por el Estado de diseño, los explotadores y el Estado de matrícula utilizan otras publicaciones técnicas procedentes de la organización de diseño de la aeronave, como manuales, boletines de servicio, etc., como apoyo en sus actividades de mantenimiento. A pesar de que, en la mayoría de los modelos normativos, no se caracteriza la MCAI en algunas de esas publicaciones, los Estados de matrícula optan, a menudo, por considerar esas publicaciones como obligatorias en sus reglamentos estableciendo requisitos que sobrepasan los del capítulo 4 del Anexo 8 y, por lo tanto, no necesariamente quedan respaldados por las obligaciones del Estado de diseño.

2.4 Es imprescindible reconocer que el Estado de diseño, de conformidad con el Anexo 8, debe proporcionar toda la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad al Estado de matrícula de la aeronave. Sin embargo, también es fundamental reconocer que otra información técnica publicada por el fabricante no está cubierta en el marco de las obligaciones del Estado de diseño según el capítulo 4 del Anexo 8 y el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago, Doc 7300).

2.5 Considerando la interdependencia internacional de la cadena de diseño/producción de la industria de aeronaves, estas publicaciones están sujetas, por lo común, a múltiples sistemas legislativos

estatales y, en consecuencia, a contextos políticos y económicos de muchos Estados que no dependen de las definiciones del Estado de diseño. Es así que estas publicaciones se proporcionan a los explotadores y a otras personas interesadas sólo bajo condiciones comerciales y contractuales, no necesariamente en el marco de las responsabilidades de los Estados de diseño.

2.6 Respecto a lo anterior, es necesario que todos los Estados contratantes en el Convenio de Chicago cuenten con una comprensión y expectativas comunes sobre cuál es la información que integra la MCAI en el marco del Anexo 8 y comprendan claramente la diferencia entre esa información y la de otras publicaciones de los fabricantes.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Los explotadores de aeronaves y los organismos de mantenimiento dependen de varias publicaciones técnicas para sus necesidades operacionales y de mantenimiento y respecto al ciclo de vida operacional de las aeronaves. No toda la información técnica que se utiliza es obligatoria (MCAI) para su publicación por los Estados de diseño, pero puede tener valor para las operaciones e, incluso, ser considerada en la reglamentación de los Estados de matrícula.

3.2 Teniendo en cuenta la existencia de publicaciones del fabricante que no constituyen MCAI, se invita a la Asamblea a:

- a) apoyar a la OACI en la preparación y difusión, en el corto plazo, de textos de orientación para los Estados contratantes en donde se proporcione información más detallada y se delinee con claridad las fronteras entre la MCAI y la contenida en otras publicaciones; y
- b) apoyar a la OACI en la preparación de textos de orientación más detallados para el Anexo 8, así como para el Doc 9760 y otras publicaciones conexas, a fin de delinear claramente las fronteras entre la MCAI y la contenida en otras publicaciones de los fabricantes.

— FIN —