



Cuestión 2 del
Orden del Día:

Necesidades y retos mundiales y regionales en la aviación civil

GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES INTERNACIONALES DE VIGILANCIA SIN DUPLICACIÓN, VIGILANCIA COMPARTIDA DE LOS ORGANISMOS DE MANTENIMIENTO RECONOCIDOS

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN

Los organismos de mantenimiento de la industria aeronáutica internacional transnacional están sujetos a la vigilancia por parte de una multitud de jurisdicciones regulatorias debido a la cantidad de distintas certificaciones que poseen. En consecuencia, las actividades de vigilancia se han vuelto cada vez más frecuentes, y las auditorías adicionales no necesariamente incrementan el nivel de seguridad operacional. Los Estados y la industria deben trabajar juntos para lograr cambios significativos en este campo, identificando formas para mitigar la duplicación en la vigilancia, teniendo siempre presente las obligaciones nacionales de vigilancia. Actualmente, la FAA y sus socios panamericanos están elaborando propuestas y mejores prácticas que pueden ser tomadas en cuenta en un esfuerzo por reducir la carga de vigilancia duplicada tanto para los Estados como para la industria, y podrían ser sometidas a consideración de una comunidad internacional más amplia como un marco modelo para las actividades de vigilancia compartidas.

Referencias:

- Garantizar el cumplimiento de las obligaciones internacionales de vigilancia sin duplicación; vigilancia compartida de los organismos de mantenimiento reconocidos - RASG-PA/8 — IP/04.

Objetivos estratégicos de la OACI:

A – Seguridad operacional

1. **Introducción**

1.1 De conformidad con las obligaciones de vigilancia de los Estados de Matrícula según el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los Estados tienen la responsabilidad fundamental de garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves contenidas en su registro, lo cual incluye un programa integral de vigilancia de los Organismos de Mantenimiento Reconocidos.

1.2 Debido a la magnitud de la globalización a través de la industria aeronáutica internacional, los organismos de mantenimiento ahora son transnacionales y, como tales, están sujetos a la vigilancia de una multitud de jurisdicciones regulatorias debido a la cantidad de distintas certificaciones que poseen. En consecuencia, las actividades de vigilancia se han vuelto cada vez más frecuentes y las auditorías adicionales no necesariamente incrementan el nivel de seguridad operacional.

1.3 Este tema fue planteado por primera vez por Estados Unidos en la reciente Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional de la OACI, realizada en febrero de 2015, y obtuvo un significativo apoyo por parte de la Conferencia. A fin de desarrollar soluciones viables para mitigar la carga administrativa y financiera de las actividades de vigilancia, garantizando, al mismo tiempo, una vigilancia efectiva de la seguridad operacional, los Estados y la industria deben trabajar en forma conjunta. Al fin y al cabo, los esfuerzos por reducir la duplicación pueden darse a distintos niveles: nacional, regional e internacional.

2. **Discusión**

2.1 La identificación de métodos para reducir la duplicación en las actividades de vigilancia empieza a nivel nacional. Según el Anexo 6 (Operación de Aeronaves), todos los Estados están obligados a certificar a los organismos de mantenimiento reconocidos y realizar una vigilancia continua como parte de su vigilancia nacional continua de dicho certificado. En muchos casos, el Estado puede revisar y mejorar la eficiencia de su vigilancia nacional a fin de garantizar el cumplimiento de las responsabilidades nacionales sin tener que utilizar recursos adicionales para ello.

2.2 Por ejemplo, en Estados Unidos, como parte de un esfuerzo por evaluar cómo se puede manejar de manera más eficaz y eficiente los programas de vigilancia y los recursos a nivel nacional, la Administración Federal de Aviación ha identificado varias áreas donde las auditorías podrían ser manejadas de manera más eficiente. Esto incluye la identificación de aquellos organismos de mantenimiento reconocidos que pudieran realizar actividades de mantenimiento contratadas para distintos explotadores aéreos de Estados Unidos, y el desarrollo de procedimientos para consolidar la cantidad de auditorías realizadas, a través del uso compartido de los resultados de las auditorías entre dos explotadores aéreos. Asimismo, la FAA ha desarrollado criterios para la toma de decisiones basadas en riesgos y datos, a fin de determinar la necesidad y frecuencia de los programas de auditoría de los OMR.

2.3 Para muchos OMR, no es raro poseer certificados emitidos por múltiples Estados que, en algunos casos, podrían ser más de 20 ó 30 distintos certificados, debido a las oportunidades de negocios a través de distintos registros de aeronaves. Si bien los titulares de los certificados deben cumplir con los requisitos del Estado emisor, una cantidad abrumadora de actividades de vigilancia por parte de numerosas agencias reguladoras pueden duplicar innecesariamente los esfuerzos de los Estados que realizan la vigilancia. Los procedimientos de certificación inicial y renovación para los OMR siempre deben ser llevados a cabo por el Estado que certifica, de conformidad con el Anexo 6 de la OACI; no obstante, las actuales actividades de vigilancia representan un área en la cual mejores eficiencias podrían beneficiar significativamente a las parte involucradas.

2.4 A fin de mejorar la eficiencia a nivel regional, los Estados podrían considerar programas para reducir la duplicación de certificación y vigilancia a nivel regional. Esto podría incluir la realización de programas conjuntos de certificación y vigilancia, por medio de los cuales todos los Estados que deben emitir un certificado a un OMR podrían llevar a cabo sus procedimientos de certificación y vigilancia en forma simultánea. Con este enfoque, el Estado individual podría satisfacer sus requisitos nacionales y, al mismo tiempo, aliviaría la carga para el OMR, el cual no tendría que soportar numerosos programas de certificación y vigilancia.

2.5 A fin de mejorar la eficiencia y efectividad de estos programas, los Estados deberían tratar, en la medida de lo posible, de armonizar sus requisitos en cuanto a certificados del OMR. Esto podría facilitarse a través de una Organización Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) u otro mecanismo de colaboración.

2.6 Se podría desarrollar marcos regionales que permitan a los Estados aprovechar mejor los recursos, reduciendo la cantidad de inspecciones recurrentes necesarias en un lugar común, y le permitiría

a la industria llevar a cabo sus actividades de conformidad con un cronograma de vigilancia más transparente y manejable. Esto podría hacerse a través del desarrollo de una base de datos u otro mecanismo para compartir información sobre las constataciones y cronogramas de auditoría, lo cual podría ayudar a los Estados con certificados en común a determinar dónde y cuándo deben concentrar sus recursos.

2.7 Finalmente, los Estados podrían también considerar formas de aceptar legalmente las constataciones de otro Estado como base para sus obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional. Esto puede incluir el desarrollo de acuerdos bilaterales o multilaterales entre Estados, que permitan una aceptación recíproca de ciertos tipos de actividades de vigilancia.

2.8 Finalmente, el enfoque regional de vigilancia compartida puede variar, dependiendo de las necesidades operacionales singulares de la industria y de la estructura regulatoria de los Estados en dicha región. Por lo tanto, se recomienda que cada región trabaje en colaboración para desarrollar propuestas de lo que podría funcionar mejor en dicha región en particular.

2.9 Por ejemplo, el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA), desde su creación, ha servido como un modelo de foro para la colaboración entre los Estados y la industria de la aviación. Por lo tanto, sería apropiado sugerir que el RASG-PA podría servir como un mecanismo para desarrollar propuestas y mejores prácticas para reducir la carga de la vigilancia duplicada tanto para los Estados como para la industria en la Región de Norte América, el Caribe y Sudamérica.

2.10 En general, para lograr cualquier cambio duradero, efectivo, armonizado y bien organizado en la gestión de las actividades de vigilancia a nivel mundial, debe existir un marco adecuado, coherente, de colaboración y detallado, desarrollado conjuntamente con la OACI, los Estados y la industria.

2.11 A fin de aprovechar los avances que ya se están logrando en este campo, la OACI debería tomar en consideración las normas de auditoría internacionalmente aceptadas, que han sido desarrolladas pero que no han sido ampliamente implementados, como punto de partida para el desarrollo de un marco de uso compartido. Esto podría incluir las Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento, tales como la norma *International Aerospace Quality Group* (IAQG) 9100.

2.12 En base a la retroalimentación obtenida de las Regiones, la OACI puede desarrollar un marco común que brinde orientación en cuanto a los criterios comunes para las obligaciones y resultados de la vigilancia en los OMR, que los Estados podrían utilizar para emplear las constataciones de los otros. Este enfoque podría ayudar a mitigar la necesidad de vigilancia duplicada por parte de varios Estados con similares necesidades de inspección, como sería el caso donde un OMR está certificado para realizar mantenimiento en aeronaves incluidas en el registro de varios Estados.

2.13 En el desarrollo de este marco, también habría que considerar el estado de cumplimiento de las obligaciones internacionales por parte de los Estados participantes. Para que los Estados tengan la certeza de las capacidades de línea base de otros Estados participantes, sería necesario desarrollar un sistema de auditorías de calidad continuas de todos los Estados participantes a fin de permitir actividades que generen confianza en la capacidad de brindar vigilancia continua de conformidad con las normas de la OACI. Para que cualquier Estado pueda utilizar las constataciones de las actividades de vigilancia de cualquier otro, el Estado que realiza la vigilancia debe hacerlo de conformidad con los ocho elementos críticos de vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.

CONCLUSION

2.14 Se espera que el transporte aéreo civil crezca significativamente en el transcurso de las próximas décadas; Boeing pronostica un 5.0 por ciento de aumento en el tráfico comercial anual de pasajeros en los próximos 20 años. Es una realidad que las autoridades de aviación civil deben ser más efectivas en la aplicación de sus recursos; este aumento en los viajes aéreos requerirá el apoyo de una fuerza laboral de inspectores entrenados y calificados que ya tienen una carga laboral taxing.

2.15 Por lo tanto, es crucial que los Estados identifiquen áreas en las que pueden mejorar la eficiencia y efectividad de sus programas de certificación y vigilancia de los OMR.

2.16 Esto se inicia a nivel nacional, determinando dónde pueden estar ocurriendo actividades de auditoría duplicadas o innecesarias y desarrollando procedimientos o cambios organizacionales para reducir dicha duplicación.

2.17 A nivel regional, los Estados deberían trabajar en forma colectiva con los socios regionales para cumplir sus obligaciones fundamentales de vigilancia de la manera más eficiente posible, a través de programas conjuntos de certificación y vigilancia, armonización de regulaciones, y estableciendo acuerdos bilaterales o multilaterales que les permita compartir recursos para cumplir con sus funciones nacionales de vigilancia.

2.18 Finalmente, a nivel internacional, en colaboración con la OACI y la industria, los Estados podrían desarrollar un marco de vigilancia compartida de los OMR, lo cual sería de gran beneficio para los Estados y la industria al mejorar la eficiencia y efectividad de estas actividades.

2.19 Debido al éxito que ha demostrado el RASG-PA en reunir a los Estados y la industria en la búsqueda de mejoras en la seguridad operacional en la región, Estados Unidos se está asociando con sus socios del RASG-PA para iniciar discusiones sobre este tema. Estados Unidos propone crear un grupo de expertos del RASG-PA para elaborar propuestas y mejores prácticas que puedan ser aplicadas en la región y sean compartidas con la OACI para su inclusión en un marco internacional más amplio.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Los organismos de mantenimiento internacionales transnacionales están sujetos a la vigilancia por parte de una multitud de jurisdicciones regulatorias, debido a la cantidad de distintas certificaciones que poseen. Las auditorías realizadas en forma separada por cada autoridad regulatoria no necesariamente aumento el nivel de seguridad operacional.
- b) Los Estados deberían trabajar con la industria para identificar maneras de mitigar la duplicación en la vigilancia, manteniéndose siempre atentos a las obligaciones nacionales de vigilancia.
- c) Estados Unidos se está asociando con su RASG-PA para elaborar propuestas y mejores prácticas en cuanto a formas más eficientes de compartir las actividades de vigilancia y compartir constataciones con la OACI para su inclusión en un marco internacional más amplio.