



# OACI

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

**NOTA DE ESTUDIO**

DGAC/CAP/98 — NE/21  
24/02/15

**98ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá  
(DGAC/CAP/98)**

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo de 2015

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Gestión de la seguridad operacional**

**3.3 Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2015  
(HLSC 2015)**

**GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES INTERNACIONALES DE  
VIGILANCIA SIN DUPLICACIONES; SUPERVISIÓN COMPARTIDA DE LAS EMPRESAS  
DE MANTENIMIENTO RECONOCIDAS**

(Presentada por Estados Unidos)

**RESUMEN EJECUTIVO**

En una industria de la aviación internacional profundamente globalizada, las empresas que prestan servicios de mantenimiento han pasado a ser entidades transnacionales que, por esa condición, son objeto de la vigilancia y supervisión de los órganos reglamentarios de múltiples jurisdicciones por las numerosas certificaciones que poseen. Esto ha llevado a una multiplicación de las actividades de supervisión, pero un mayor número de auditorías no se traduce necesariamente en un nivel más alto de seguridad operacional. A fin de acrecentar la eficiencia y eficacia de las actividades de supervisión, los Estados podrían considerar la forma de consolidar y perfeccionar sus programas nacionales de auditoría avanzando gradualmente en el plano nacional, regional e internacional. Estados Unidos propone que la OACI, los Estados y la industria inicien conversaciones sobre la mejor forma de mejorar la supervisión de las empresas de mantenimiento sin dejar de atender a las obligaciones nacionales de vigilancia.

**Acción:**

Se invita a la Reunión a:

- a) recomendar a los Estados que analicen la forma de reducir la duplicación de certificaciones y controles a nivel nacional, regional e internacional de las empresas de mantenimiento reconocidas (AMO);
- b) recomendar a los Estados que colaboren con la OACI y la industria en la creación de un marco internacional que facilite la reducción de dichas duplicaciones; y
- c) recomendar que con carácter urgente la OACI encomiende a un grupo de expertos que coordine estas conversaciones y formule recomendaciones para su consideración en la 39ª Asamblea.

*Objetivos  
Estratégicos:*

- Seguridad Operacional

## **1. Introducción**

1.1 En virtud de las obligaciones de vigilancia que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional pone en cabeza de los Estados de matrícula, es responsabilidad fundamental de los Estados garantizar en todo momento la aeronavegabilidad de las aeronaves inscritas en su matrícula, lo que supone que se cuente con un programa integral de vigilancia de las empresas de mantenimiento reconocidas (AMO).

1.2 En una industria de la aviación internacional profundamente globalizada, las empresas que prestan servicios de mantenimiento han pasado a ser entidades transnacionales que, por esa condición, son objeto de la vigilancia y supervisión de los órganos reglamentarios de múltiples jurisdicciones por las numerosas certificaciones que poseen. Esto ha llevado a una proliferación de las actividades de supervisión, pero si bien la auditoría es un aspecto crucial de la vigilancia de la seguridad operacional, su multiplicación no se traduce necesariamente en un mayor nivel de seguridad operacional. Los Estados deberían, en consecuencia, considerar otros medios más eficaces de ejercer la vigilancia.

## **2. Análisis**

2.1 La industria de la aviación continúa creciendo y tanto la OACI como los Estados deben adaptarse a este aumento sostenido del volumen buscando sin cesar la forma de mejorar la calidad y eficacia de sus funciones cruciales de vigilancia. Cambiar las condiciones actuales llevará tiempo y debería avanzarse en forma escalonada, comenzando por las medidas que pueden tomarse en el plano nacional para ejercer la vigilancia de las AMO nacionales, para pasar luego a las iniciativas de colaboración a escala regional que permitan a los Estados trabajar juntos en el desempeño de sus funciones de vigilancia y finalmente adoptar un enfoque de cooperación internacional que sirva para normalizar las mejores prácticas e introducir un marco aplicable a escala mundial.

2.2 Estados Unidos propone que la OACI, los Estados y la industria inicien conversaciones sobre la mejor forma de avanzar en la vigilancia de las AMO sin dejar de atender a las obligaciones nacionales de vigilancia. Las iniciativas para reducir duplicaciones pueden darse tanto a nivel nacional como regional e internacional.

### **Escala Nacional**

2.3 Los esfuerzos para reducir la duplicación de las actividades de supervisión comienzan a escala nacional. En virtud del Anexo 6 — Operación de aeronaves, todos los Estados están obligados a efectuar la certificación de las AMO y realizar un control permanente como parte de la vigilancia nacional continua de los certificados otorgados. En muchos casos, están dadas las condiciones para que un Estado reexamine y racionalice sus funciones de vigilancia nacional para garantizar el cumplimiento de las responsabilidades nacionales sin necesidad de destinar para ello recursos adicionales.

2.4 En Estados Unidos, por ejemplo, como parte de una iniciativa para aumentar la eficacia y eficiencia en la gestión de los programas de supervisión nacionales y los recursos destinados al efecto, la Administración Federal de Aviación (FAA) detectó distintas áreas donde es posible racionalizar la gestión de las auditorías. La racionalización consiste en individualizar a las AMO que prestan servicios de mantenimiento por contrato a diferentes explotadores aéreos estadounidenses y diseñar procedimientos para compartir los resultados de las auditorías entre dos explotadores aéreos a fin de reducir el número de auditorías que se realizan. Además, la FAA de Estados Unidos ha elaborado criterios de decisión en función de los riesgos y basados en datos para determinar la necesidad y frecuencia de los programas de auditoría de las AMO. En igual sentido, la FAA trabaja en la individualización de los talleres de reparación que debieran someterse a múltiples auditorías como resultado de nuestro programa de

inspección por elementos para explotadores aéreos, con el objetivo de consolidar todas estas inspecciones en una única visita. Con esta consolidación se podrían eliminar más de 200 visitas individuales a las AMO cada año.

### **Escala Regional**

2.5 Para muchas AMO, no es extraño tener certificados expedidos por diversos Estados, llegando en ocasiones a contar con más de 20 o 30 certificados diferentes obtenidos para aprovechar las oportunidades comerciales que se presentan en las distintas jurisdicciones donde están matriculadas las aeronaves. Los titulares de los certificados están obligados a cumplir los requisitos de cada Estado emisor, generándose una inmensa proliferación de actividades de supervisión a cargo de los distintos organismos reglamentarios que pueden constituir una duplicación que eroga innecesariamente los esfuerzos de los Estados que realizan los controles. Conforme se establece en el Anexo 6 de la OACI, corresponde al Estado que otorga la certificación de las AMO efectuar los procedimientos de certificación inicial y renovación, pero las funciones de supervisión posterior ofrecen oportunidades de racionalización que pueden aprovechar a todos los interesados.

2.6 Para mejorar la eficiencia a escala regional, los Estados pueden considerar la conveniencia de instaurar programas que reduzcan la duplicación de las funciones de certificación y supervisión a escala regional. Por ejemplo, podrían implantarse programas conjuntos de certificación y supervisión en los que todos los Estados ante los que se tramite un certificado de AMO realicen conjuntamente los procedimientos de certificación y supervisión. Esto permitiría a cada Estado atender a sus requisitos nacionales y a la vez aligeraría la carga que representa para las AMO cumplir los requisitos de múltiples programas de certificación y supervisión.

2.7 Para mayor eficiencia y eficacia de estos programas, los Estados deberían tratar de armonizar en la mayor medida posible sus requisitos de certificación de AMO. Esta tarea podría facilitarse con la intervención de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) u otro mecanismo de colaboración.

2.8 Para finalizar, los Estados podrían considerar la posibilidad de admitir como válidas para los fines de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional las constataciones realizadas en otro Estado. En este sentido, podría analizarse la concertación de acuerdos bilaterales o multilaterales entre Estados que permitan la aceptación recíproca de determinados tipos de actividades de supervisión.

### **Escala Internacional**

2.9 A escala internacional, para que sea posible un cambio duradero, eficaz y bien organizado en la gestión actual de las actividades de supervisión de las AMO a cargo de múltiples Estados debe existir un marco flexible, cohesivo, colaborativo y detallado que haya sido elaborado conjuntamente por la OACI, los Estados y la industria. Un marco de tales características le permitiría a los Estados racionalizar sus recursos al reducir el número de inspecciones recurrentes en un mismo lugar, a la vez que le permitiría a la industria desarrollar sus actividades con un cronograma de supervisión más transparente y manejable.

2.10 Para aprovechar los avances ya realizados, la OACI debería considerar la posibilidad de utilizar las normas de auditoría internacionalmente aceptadas que ya existen pero aún no son de aplicación generalizada como punto de partida para el desarrollo de un marco de intercambio. Por caso, podrían considerarse las normas internacionales de auditoría y aseguramiento, como la norma 9100 del Grupo Internacional de Calidad Aeroespacial (IAQG).

2.11 El marco podría incluir una serie de criterios comunes que definan las obligaciones de supervisión de las AMO y los resultados previstos para que los Estados puedan intercambiar sus constataciones. Se podría así reducir la necesidad de controles duplicados en distintos Estados que tengan necesidades de inspección similares, como en el caso de las AMO acreditadas para efectuar el mantenimiento de aeronaves matriculadas en múltiples Estados.

2.12 Al elaborar este marco también debería considerarse el grado de cumplimiento de las obligaciones internacionales en cada Estado participante. Para que cada Estado tenga certeza de las capacidades básicas de los demás Estados participantes, sería preciso desarrollar un sistema de auditorías regulares de la calidad de todos los Estados participantes que permitan llevar a cabo actividades que creen confianza en la capacidad de mantener un control permanente como se dispone en las normas de la OACI. Para que un Estado pueda utilizar las constataciones que surgen de las actividades de supervisión de otro Estado, este último debe ejercer el control apegándose a los ocho elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional definidos por la OACI.

2.13 Para finalizar, los Estados deberían considerar la conveniencia de contribuir en forma sostenida a las fichas de trabajo sobre las AMO del Grupo de Expertos en Aeronavegabilidad (AIRP). En este momento, el AIRP propone que las normas sobre AMO que figuran en el Anexo 6 se trasladen a un nuevo capítulo del Anexo 8 — Aeronavegabilidad para concentrar en un único lugar la información sobre las AMO.

### **3. Conclusión**

3.1 Se anticipa un importante aumento del transporte aéreo civil en las próximas décadas. Los pronósticos de la aviación elaborados por la compañía Boeing predicen un aumento del 5% anual en el tráfico comercial de pasajeros en los próximos 20 años. Es una realidad que las autoridades de la aviación civil deben aplicar sus recursos con más eficacia; el incremento del tráfico aéreo de pasajeros requerirá contar con el apoyo de personal de inspección capacitado y calificado cuya carga de trabajo ya es de por sí exigente.

3.2 En consecuencia, resulta crucial que los Estados definan aquellos aspectos en los que sea posible aumentar la eficiencia y eficacia de sus programas de certificación y supervisión de las AMO.

3.3 Se debe comenzar a escala nacional, detectando las actividades de auditoría que puedan ser redundantes o innecesarias y diseñando procedimientos o cambios de organización para reducir esas duplicaciones.

3.4 A escala regional, los Estados deberían actuar en colaboración con socios regionales para desempeñar sus obligaciones fundamentales de vigilancia en la forma más racional posible mediante programas conjuntos de certificación y supervisión, la armonización de reglamentos y la incorporación de acuerdos bilaterales o multilaterales que les permitan compartir los recursos para desempeñar sus funciones de vigilancia nacional.

3.5 Por último, a escala internacional y en colaboración con la OACI y la industria, los Estados podrían elaborar un marco para la supervisión conjunta de las AMO que beneficiaría tanto a los Estados como a la industria a través de la racionalización y mayor eficacia de estas actividades.