

Aprueban la modificación de la Regulación Aeronáutica del Perú - RAP 145 "Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas" Nueva Edición, Enmienda 2, que pasará a ser RAP 145 "Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas", Segunda Edición, Enmienda 3

**RESOLUCIÓN DIRECTORAL
N° 1241-2023-MTC/12**

Lima, 19 de diciembre 2023

VISTO: el Informe N° 0713-2023-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico de la Dirección General de Aeronáutica Civil;

CONSIDERANDO:

Que, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es la encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú siendo competente para aprobar, modificar y dejar sin efecto las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP) y las directivas técnicas, conforme lo señala el literal c) del artículo 9 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú y el literal b) del artículo 2 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC;

Que, el artículo 7° del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil señala que la Dirección General de Aeronáutica Civil pone en conocimiento público los proyectos sujetos a aprobación o modificación de las RAP con una antelación de quince días calendario;

Que, mediante Resolución Directoral N° 415-2018-MTC/12, del 16 de mayo de 2018, se aprobó el texto de la RAP 145 "Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas"- Nueva Edición, Enmienda 1;

Que, mediante Resolución Directoral N° 972-2019-MTC/12, del 11 de diciembre de 2019, se aprobó el texto de modificación de la Regulación Aeronáutica del Perú-

RAP 145 "Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas" Nueva Edición, Enmienda 2;

Que, dentro del proceso de elaboración normativa, con Resolución Directoral N° 1034-2023-MTC/12, del 25 de octubre de 2023, se aprobó la difusión del proyecto de modificación de la RAP 145 "Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas" Nueva Edición, Enmienda 2, que pasará a ser RAP 145 "Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas", Segunda Edición, Enmienda 3;

Que, la modificación planteada tiene base, principalmente, en la Enmienda 109 del Anexo 8; Enmienda 1 del Anexo 19 y las Enmiendas 48, 40 y 24 del Anexo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

Que, el texto del proyecto de la citada RAP cuenta con opiniones favorables de la Dirección de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico, la Dirección de Seguridad Aeronáutica y la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones así como la conformidad para su aprobación de la Asesoría Legal de la Dirección General de Aeronáutica Civil, emitidas mediante Informe N° 0713-2023-MTC/12.08, Memorando N° 1824-2023-MTC/12.04, Memorando N° 1012-2023-MTC/12.07 y Memorando N° 2523-2023-MTC/12.00.03, respectivamente;

De conformidad con la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261 y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Aprobar la modificación de la Regulación Aeronáutica del Perú-RAP 145 "Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas" Nueva Edición, Enmienda 2, que pasará a ser RAP 145 "Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas", Segunda Edición, Enmienda 3.

Artículo 2.- Dejar sin efecto los textos anteriores de la Regulación Aeronáutica del Perú-RAP 145, materia de modificación.

Artículo 3.- El texto de la Regulación Aeronáutica del Perú-RAP 145 "Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas" Segunda Edición, Enmienda 3, es publicado en la Plataforma digital única del Estado peruano (<https://www.gob.pe/institucion/mtc/colecciones/193>)

Regístrese, comuníquese y publíquese.

DONALD HILDEBRANDO IVÁN
CASTILLO GALLEGOS
Director General de Aeronáutica Civil

**Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil**

Regulaciones Aeronáuticas del Perú

RAP 145

Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas

**Segunda Edición
Enmienda 3**

Referencia: Ley de Aeronáutica Civil N° 27261 y su Reglamento
Anexo 6, Parte I (OACI) - Transporte aéreo comercial internacional – Aviones
(Enmienda 48)
Anexo 6, Parte II (OACI) - Aviación general internacional — Aviones
(Enmienda 40)
Anexo 6, Parte III (OACI) - Operaciones internacionales — Helicópteros
(Enmienda 24)
Anexo 8 (OACI) – Aeronavegabilidad
(Enmienda 109)
Anexo 19 (OACI) – Gestión de la Seguridad Operacional
(Segunda Edición, Enmienda 1)
Documento 9760 – Manual de Aeronavegabilidad (Cuarta Edición 2020)
Documento 9859 – Manual de Gestión de la Seguridad operacional (Cuarta Edición 2018)
LAR 145
(Enmienda 12)

CAPÍTULO A GENERALIDADES

- 145.001 Aplicación
145.005 Definiciones y abreviaturas

CAPÍTULO B CERTIFICACIÓN

- 145.100 Solicitud
145.105 Aprobación
145.110 Certificado y alcance de la aprobación
145.115 Duración de los certificados
145.120 Accesibilidad y disponibilidad del certificado
145.125 Limitaciones
145.130 Privilegios
145.135 Lista de capacidades
145.140 Requisitos para mantener la validez continua de la aprobación
145.145 Revocación, suspensión o denegación del certificado
145.150 Autoridad para auditar, inspeccionar y vigilar
145.155 Cambios en la OMA/OMAE que deben ser informados

CAPÍTULO C SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

- 145.200 Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS)
145.205 Política y Objetivos de Seguridad Operacional
145.210 Gestión del riesgo de seguridad operacional
145.215 Aseguramiento de seguridad operacional.
145.220 Promoción de la Seguridad operacional
145.225 Implementación del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS)

CAPÍTULO D REGLAS DE OPERACIÓN

- 145.300 Personal involucrado en mantenimiento
145.305 Personal de certificación
145.306 Limitaciones de descanso para las personas que realizan funciones de mantenimiento en una OMA.
145.310 Edificios y las instalaciones

- 145.315 Requisitos especiales para los edificios y las instalaciones
145.320 Equipamientos, herramientas y materiales
145.325 Datos de mantenimiento
145.330 Conformidad de mantenimiento
145.335 Registros de mantenimiento
145.340 Sistema de Mantenimiento, Inspección y de calidad
145.345 Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM)
145.350 Informe de dificultades de Servicio (IDS-OMA)

CAPÍTULO E RESERVADO**APÉNDICES**

- Apéndice 1** Manual de la organización de mantenimiento – MOM
- Apéndice 2** Certificado de conformidad de mantenimiento / Formulario RAP 001
- Apéndice 3** Organizaciones de mantenimiento no aprobadas RAP 145 trabajando bajo el control de un sistema de auditorías independientes de una OMA RAP 145 (subcontrato)
- Apéndice 4** Estructura para la elaboración de la lista de capacidades.
- Apéndice 5** Certificación de conformidad de mantenimiento de modificaciones y reparaciones mayores /Formulario RAP 002
- Apéndice 6** Otorgamiento y modificación del Certificado de Aprobación (Permiso de Operación) Permiso de Operación / Certificado de Aprobación, de una Organización de Mantenimiento RAP 145.
- Apéndice 7** Clasificación OMA.
- Apéndice 8** Sucesos relacionados a los Informes de Dificultades de Servicio (IDS-OMA).

CAPÍTULO A: GENERALIDADES

145.001 Aplicación

- (a) Esta Regulación prescribe los requisitos para la emisión de aprobaciones a organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves y establece las normas generales de operaciones para las Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA RAP 145). Cuando la aprobación es otorgada se aplica a toda la organización encabezada por un gerente responsable.

145.005 Definiciones y abreviaturas

- (a) **Definiciones.** Para los propósitos de esta Regulación, son de aplicación las siguientes definiciones:

- (1) **AAC local.**- La AAC del Estado donde se ubica la OMA.
- (2) **AAC del Estado de matrícula.**- Estado en el cual esta matriculada la aeronave.
- (3) **Accidente.**- Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- i. cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - hallarse en la aeronave, o
 - por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas

normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

- ii. la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- que normalmente exigen una reparación importante o el remplazo del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radome); o

- iii. la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1 - Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2 - Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Nota 3 - El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1 del Anexo 13.

Nota 4 - En el Adjunto F del Anexo 13 figura orientación para determinar los daños de aeronave

- (4) **Autorización de certificación RAP 145.**- Es la autorización emitida por la Organización de Mantenimiento Aprobada de acuerdo a la presente regulación (OMA RAP 145), la cual especifica que pueden firmar la certificación de conformidad de mantenimiento CCM a nombre de ella, dentro de las limitaciones establecidas en dicha autorización.
- (5) **Calibración.**- Conjunto de operaciones que establecen, bajo condiciones especificadas, la relación entre los valores de magnitudes indicados por un instrumento o sistema de medición, o valores representados por una

medida materializada o un material de referencia y los correspondientes valores reportados por patrones.

- (6) **Cancelación.-** Acción de anular o revocar en forma definitiva el Certificado de Aprobación de la OMA otorgado por la DGAC, por renuncia o por verificación debida y por razones justificadas.
- (7) **Certificado de Aprobación.-** Es el documento otorgado por la DGAC que acredita que una organización de mantenimiento ha demostrado contar con las capacidades técnicas y legales, y también ha dado cumplimiento a los requisitos establecidos en la presente regulación, conforme lo establece el Apéndice 6.
- (8) **Competencia.-** Habilidad demostrada para aplicar conocimientos y aptitudes, en base a la educación, formación, pericia y experiencia apropiada que se requiere para desempeñar una tarea ajustándose a la norma prescrita.
- (9) **Componente de aeronave.-** Todo equipo, instrumento, sistema o parte de una aeronave que, una vez instalado en ésta, sea esencial para su funcionamiento.
- (10) **Computadora.-** Dispositivo que ejecuta series de transformaciones, aritméticas y lógicas, con los datos que se le someten.
- (11) **Conformidad de mantenimiento.-** Documento por medio del cual se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que refiere, han sido concluidos de manera satisfactoria, de conformidad con datos de mantenimiento aplicables y los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.
- (12) **Constatación.-** Se genera en una actividad de certificación o vigilancia de la DGAC como resultado de la falta de cumplimiento a un requisito normativo DGAC, o disposiciones relacionadas con la seguridad operacional, procedimientos de los proveedores de servicio o la falta de aplicación de los textos aprobados y/o aceptados por la DGAC.
- (13) **Datos de mantenimiento.-** Cualquier dato aprobado o aceptado por la Autoridad Aeronáutica Civil (AAC) del Estado de matrícula

necesario para asegurar que la aeronave o componente de aeronave pueda ser mantenida en una condición tal que garantice la aeronavegabilidad de la aeronave, o la operación apropiada del equipo de emergencia u operacional.

- (14) **Datos de mantenimiento aceptables.-** Cualquier dato técnico que comprenda métodos y prácticas aceptables por la DGAC del Estado de matrícula y que puedan ser usados como base para la aprobación de datos de mantenimiento. Los Manuales de Mantenimiento, el manual de la OMA RAP 145, y las Circulares de Asesoramiento, son ejemplos de datos de mantenimiento aceptables.
- (15) **Datos de mantenimiento aprobados.-** Cualquier dato técnico que haya sido específicamente aprobado por la DGAC del Estado de matrícula. Las Especificaciones de los Certificados de Tipo y de los Certificados de Tipo Suplementarios, Directrices de Aeronavegabilidad y los manuales de la organización que posee el certificado de tipo cuando sea específicamente indicado, son ejemplos de datos de mantenimiento aprobados.
- (16) **Datos sobre seguridad operacional.-** Conjunto de hechos definidos o conjunto de valores de seguridad operacional recopilados de diversas fuentes de aviación, que al analizarlo se utiliza para mantener o mejorar la seguridad operacional.

Nota: Dichos datos sobre seguridad operacional se recopilan a través de actividades preventivas o reactivas relacionadas con la seguridad operacional, incluyendo, entre otros, lo siguiente:
 - a) investigaciones de accidentes o incidentes;
 - b) notificaciones de seguridad operacional;
 - c) notificaciones sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad;
 - d) supervisión de la eficiencia operacional;
 - e) inspecciones, auditorías, constataciones; o
 - f) estudios y exámenes de seguridad operacional.
- (17) **Denegar.-** Significa no conceder la certificación de una OMA, al verificar que el solicitante que se encuentra en proceso de obtener el Certificado de Aprobación como OMA RAP 145, no satisface los requerimientos mínimos de la OMA RAP 145.

- (18) **Estándar aprobado.-** Estándar de fabricación, diseño, mantenimiento o calidad aprobado por la AAC de un Estado participante y aceptado por la DGAC.
- (19) **Estado del explotador.-** Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.
- (20) **Gerente Responsable.-** Persona de la Administración de alto nivel que tiene autoridad y responsabilidad corporativa y sobre las operaciones de la OMA para asegurar que todo el mantenimiento requerido por el cliente puede ser financiado y realizado de acuerdo con las normas requeridas por la DGAC y la presente **regulación**. Es el representante directo ante la DGAC y es la persona que se asegura que el personal de la OMA cumpla con la reglamentación.
- Nota.* La denominación de “Gerente” es únicamente para uso de esta **regulación**. La OMA puede usar otras designaciones como: Director Ejecutivo, Presidente, Vicepresidente, etc.
- (21) **Incidente.-** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.
- (22) **Información sobre seguridad operacional.-** Datos sobre seguridad operacional procesados, organizados o presentados en un determinado contexto a fin de que sean de utilidad para compartirlos, intercambiarlos o mantenerlos para la gestión de la seguridad operacional.
- (23) **Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional.-** Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.
- (24) **Inspección.-** Es el acto de examinar una aeronave o componente de aeronave para establecer la conformidad con un dato de mantenimiento.
- (25) **Inspección en proceso.-** Es una inspección que garantiza un nivel adecuado de seguridad de un cambio de componente de aeronave, una reparación, una modificación y acciones correctivas de

mantenimiento necesarias para solucionar las no conformidades derivadas de las tareas de mantenimiento de verificación de la condición de la aeronave o componente de aeronave. Estas inspecciones no deben ser confundidas con los ítems de inspección requerida (RII), los cuales son definidos por el explotador aéreo.

- (26) **Inspección de pre-vuelo de mantenimiento o inspección diaria.-** Es la inspección realizada por el personal de mantenimiento antes del vuelo para verificar que la aeronave está apta para el vuelo que se intenta realizar, de acuerdo al programa de mantenimiento de la aeronave y es realizada por el personal de mantenimiento autorizado de acuerdo con lo prescrito en la RAP 43. No incluye una rectificación de defecto.

Nota.- La inspección de pre-vuelo es realizada antes del primer vuelo del día.

- (27) **Ítem de inspección requerida (RII).-** Tareas o actividades de mantenimiento que de no ser realizadas correctamente o si se utilizan materiales o partes incorrectas puedan dar como resultado fallas, mal funcionamientos o defectos que hagan peligrar la operación segura de la aeronave. El listado RII será definido por el explotador de servicios aéreos en el manual de control de mantenimiento (MCM).
- (28) **Lesión grave.-** Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:
- requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
 - ocasiona la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
 - ocasiona laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
 - ocasiona daños a cualquier órgano interno; o

- v. ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
 - vi. sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.
- (29) **Lista de capacidades.-** Es el documento que indica las limitaciones de capacidad de mantenimiento conforme la Sección 145.135 de la presente regulación.
- (30) **Lista de cumplimiento.** Documento que lista las Secciones de la presente regulación con una breve explicación de la forma de cumplimiento (o con referencias a manuales/documentos donde está la explicación), y que sirve para garantizar que todos los requerimientos regulatorios aplicables son tratados durante el proceso de certificación. Esta lista de cumplimiento debe mantenerse actualizada con la regulación vigente durante las actividades de mantenimiento que realice el OMA.
- (31) **Mantenimiento.** Realización de las tareas requeridas en una aeronave, y componentes de aeronave para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los mismos incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general (Overhaul), inspección, sustitución, rectificación de defectos y la realización de una modificación o reparación.
- (32) **Mantenimiento de la aeronavegabilidad.** Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, o componentes de aeronave cumplen con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.
- (33) **Mantenimiento de base.** Todo mantenimiento que no es mantenimiento de línea.
- (34) **Mantenimiento de línea.-** Todo mantenimiento que asegure la condición de aeronavegabilidad, de la aeronave, que no requieren equipos, procedimientos ni instalaciones especializadas o complejos.
- (35) **Manual de la organización de mantenimiento (MOM).** Documento aprobado por el gerente responsable y aceptado por la DGAC, que presenta en detalle la composición de la organización de mantenimiento y las atribuciones del personal clave, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de inspección, sistema de calidad y seguridad operacional.
- (36) **Material Explicativo e Informativo (MEI).** Toda aquella información adicional, que ayuda a explicar el significado de un requisito de la presente regulación.
- (37) **Medios Aceptables de Cumplimiento (MAC).** Ilustran los medios, métodos o alternativas, pero no necesariamente los únicos posibles, para cumplir con un requisito específico de la presente regulación.
- (38) **Mejores prácticas de la industria.-** Textos de orientación preparados por un órgano de la industria, para un sector particular de la industria de la aviación, a fin de que se cumplan los requisitos de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional, otros requisitos de seguridad operacional de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas.
- (39) **Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional.-** La meta proyectada o prevista que se desea conseguir, en cuanto a un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado que coincide con los objetivos de seguridad operacional de la organización.
- (40) **Modificación.** Una modificación de una aeronave o componente de aeronave (incluyendo motor y hélice), significa un cambio en el diseño de tipo que no constituya una reparación.
- Nota. - Una modificación también puede incluir la incorporación de una modificación, que constituye una tarea de mantenimiento sujeta a una conformidad de mantenimiento.*
- (i) Mayor: Una modificación mayor significa un cambio de diseño de tipo que no esté indicado en las especificaciones de la aeronave, del motor de la aeronave o de la

hélice que pueda influir notablemente en los límites de masa y centrado, resistencia estructural, performance, funcionamiento de los grupos motores, características de vuelo u otras condiciones que influyan en las características de la aeronavegabilidad o ambientales, o que se hayan incorporado al producto de conformidad con prácticas no normalizadas.

- (ii) **Menor:** Una modificación menor significa una modificación que no sea mayor.

Nota 1: En algunos Estados se utiliza el término “alteración” en lugar de “modificación”. Para los efectos de la reglamentación los términos “alteración” y “modificación” se utilizan como sinónimos.

Nota 2: Una modificación también puede incluir la incorporación de otra modificación, que constituye una tarea de mantenimiento sujeta a una conformidad de mantenimiento.

- (41) **Organización.** Organismo registrado como una entidad legal en cualquier jurisdicción, ya sea dentro o fuera del territorio de un Estado participante. Esta organización puede estar ubicada en más de un lugar y puede ostentar una o más aprobaciones de esta regulación.

Nota: Los llamados Talleres de mantenimiento aeronáutico, talleres de mantenimiento de aeronaves, estaciones reparadoras nombradas en la Ley de Aeronáutica Civil del Perú N° 27261 se denominan organizaciones de mantenimiento para esta regulación.

- (42) **Motor.** Una unidad que se utiliza o se tiene la intención de utilizar para propulsar una aeronave. Consiste, como mínimo, en aquellos componentes y equipos necesarios para el funcionamiento y control, pero excluye las hélices/los rotores (si corresponde).

- (43) **Peligro.-** Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.

- (44) **Permiso de Operación.** Es otorgado por la DGAC mediante Resolución Directoral. Autoriza el funcionamiento de una OMA y contiene el Certificado de Aprobación.

- (45) **Personal de Certificación.** Es aquel personal que está autorizado por la OMA RAP 145, para emitir certificación de conformidad de mantenimiento a aeronaves o componentes de aeronave.

- (46) **Personal de operaciones.-** Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.

Nota: Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de tránsito.

- (47) **Personal técnico.** Es aquel personal de mantenimiento que está involucrado en la ejecución de mantenimiento y que es responsable por la preparación y firma de registros de mantenimiento, certificados y documentos de conformidad de mantenimiento.

- (48) **Política de calidad.** Constituyen las intenciones generales y la dirección de una organización con respecto a la calidad, aprobadas por el gerente responsable.

- (49) **Principios relativos a los Factores Humanos.** Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

- (50) **Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).** Conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la seguridad operacional.

- (51) **Registros de Mantenimiento.-** Registros en los que se refleja información detallada de las tareas de mantenimiento llevadas a cabo en una aeronave, motor, hélice o piezas conexas.

- (52) **Registro técnico de vuelo de la aeronave.-** Documento para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados en la aeronave durante su operación, así como la certificación de conformidad

de mantenimiento correspondiente a las acciones correctivas efectuada por el personal de mantenimiento sobre estas. Este documento puede ser parte del libro de a bordo (bitácora de vuelo) o en un documento independiente.

- (53) **Rendimiento en materia de seguridad operacional.-** Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.
- (54) **Reparación.** Restauración de una aeronave motor, hélice o piezas conexas, a su condición de aeronavegabilidad, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, cuando esta haya sufrido daños o desgaste por el uso.
- (i) Mayor: Toda reparación de una aeronave o componente de aeronave que pueda afectar de manera apreciable la resistencia estructural, la performance, el funcionamiento de los grupos motores, las características de vuelo u otras condiciones que influyan en las características de la aeronavegabilidad o ambientales, o que se hayan incorporado al producto de conformidad con prácticas no normalizadas o que no puedan ejecutarse por medio de operaciones elementales.
 - (ii) Menor: Una reparación menor significa una reparación que no sea mayor.
- (55) **Requisitos adecuados de aeronavegabilidad.** - Códigos de aeronavegabilidad completos y detallados, establecidos, adoptados o aceptados por un Estado contratante para la clase de aeronave, de motor o de hélice en cuestión.
- (56) **Reparación general (overhaul).** Es el restablecimiento de una aeronave o componente de aeronave por inspección y reemplazo, de conformidad con un estándar aprobado para extender el potencial operacional.

- (57) **Revocación.-** Acción de dejar sin efecto el certificado de aprobación o autorización otorgado a una persona natural o jurídica por pérdida de su capacidad técnica y/o legal.
- (58) **Riesgo de seguridad operacional.-** La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.
- (59) **Seguridad operacional.-** Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.
- (60) **Sistema de computadora.** Sistema que comprende una unidad central de procesamiento (CPU), una memoria, sistema de entrada salida y equipo conexas.
- (61) **Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS).-** Es un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos necesarios.
- (62) **Sistema de Calidad.-** Es un conjunto de elementos relacionados entre sí, bajo procesos de actividades orientadas en alcanzar los requisitos de calidad de un producto o servicio y con ello la satisfacción del cliente. Comprende actividades para establecer las políticas, sus objetivos y determinar los recursos requeridos para lograr los resultados. Posibilita a la alta dirección optimizar el uso de los recursos.
- (63) **Supervisión de la seguridad operacional.** Función desempeñada por los Estados para garantizar que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación cumplan con las normas, reglamentaciones y procedimientos conexos en materia de seguridad operacional, e incluye la evaluación de los SMS de los proveedores de servicios, de ser necesario.

- (64) **Suspensión.** Se refiere a la interrupción o aplazamiento temporal del certificado de aprobación o de los alcances de la lista de capacidades de la OMA RAP 145.
- (65) **Trazabilidad.** Capacidad para seguir la historia, la aplicación o la localización de todo aquello que está bajo consideración, relacionada con el origen de los materiales y las partes; la historia del procesamiento; y la distribución y localización del producto después de su entrega.
- (66) **Ubicación.** Lugar desde el cual una organización, realiza o propone realizar las actividades que requieren una aprobación a esta regulación.
- (67) **Vigilancia.** Actividades estatales mediante las cuales el Estado a través de la DGAC verifica, de manera preventiva, con inspecciones y auditorías, que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación civil sigan cumpliendo los requisitos y la función establecidos, al nivel de competencia y seguridad operacional que el Estado requiere.

(b) Abreviaturas. - Para los propósitos de esta regulación, son de aplicación las siguientes abreviaturas:

- | | |
|----------------|---|
| - AAC | Autoridad de Aviación Civil. |
| - MCM | Manual de control de mantenimiento del explotador. |
| - MOM | Manual de la Organización de Mantenimiento |
| - OMA RAP 145 | Organización de mantenimiento certificada bajo la presente regulación. |
| - OMAE RAP 145 | Organización de mantenimiento extranjera certificada bajo la presente regulación. |

CAPÍTULO B: CERTIFICACIÓN

145.100 Solicitud

- (a) La solicitud para la aprobación de una organización de mantenimiento o para la modificación de una aprobación existente, debe ser realizada de acuerdo a lo descrito en los artículos 328-A, 328-B y 328-C del Reglamento de la LAC 27261, incorporados con Decreto Supremo No. 036-2019-MTC, detallados en el Apéndice 6 de esta regulación.
- (b) Para el inicio de sus operaciones un solicitante para una aprobación como organización de mantenimiento debe establecer un sistema de gestión de la seguridad operacional con sus elementos desarrollados aplicables y aceptables para la DGAC previo a la emisión del certificado.
- (c) Una organización de mantenimiento cuya base principal se encuentre fuera del territorio nacional podrá solicitar la aprobación a esta regulación como OMA Extranjero (OMAE), siempre que la Republica del Perú considere que existe la necesidad de que se realice el mantenimiento a aeronaves o componentes de aeronaves en esa ubicación.

145.105 Aprobación

- (a) Una organización de mantenimiento que cumpla con los requisitos establecidos en los artículos 328-A, 328-B y 328-C del Reglamento de la LAC 27261, incorporados con Decreto Supremo No. 036-2019-MTC, detallados en el Apéndice 6 de la presente regulación, tiene derecho a la Aprobación en sus diferentes ubicaciones de mantenimiento certificadas (Base y/o UFA).
- (b) Excepto lo previsto en el párrafo 145.110
- (d), la aprobación de una OMA se otorga mediante un Permiso de Operación que emite la DGAC con Resolución Directoral. El Permiso de Operación contiene al certificado de aprobación. En adelante, para fines de esta regulación, el Permiso de Operación se mencionará como "Certificado de Aprobación".

145.110 Certificado y alcance de la aprobación

- (a) La aprobación de una OMA está indicada en el Certificado de Aprobación que otorga la DGAC.

- (b) Ninguna persona debe operar una OMA sin el Certificado de Aprobación o infringiendo dicho certificado y sus alcances.
- (c) La lista de capacidades debe establecer el alcance y limitación de los trabajos que cubre la aprobación a través del certificado.
- (d) Una Organización de mantenimiento instalada en un Estado con el cual la Republica del Perú tiene firmado un acuerdo de reconocimiento mutuo de las funciones de mantenimiento, y que no sea poseedora de un Certificado de aprobación emitido de acuerdo al párrafo (a) de esta sección, puede realizar servicios de mantenimiento en aeronaves registradas en Perú, o en sus componentes, si esta organización posee la respectiva autorización para ejecutar tales servicios según las leyes de ese Estado y la DGAC haya emitido una autorización específica conforme a los criterios suscritos en el referido acuerdo.

145.115 Duración de los certificados

- (a) El Certificado de Aprobación emitido a una organización de mantenimiento, mantendrá su validez de acuerdo a la Sección 145.140, y tendrá una vigencia indefinida sujeta al resultado satisfactorio de conformidad con lo requerido en la Sección 145.150, cuyos períodos no deberán exceder los 24 meses, de acuerdo al programa de vigilancia de la DGAC.
- (b) Reservado.
- (c) El Certificado de Aprobación incluyendo la lista de capacidades de una OMA RAP 145 mantendrá su vigencia, excepto que se renuncie a él, sea suspendido o revocado por la DGAC de conformidad con lo establecido en la Sección 145.145.
- (d) El titular de un Certificado de Aprobación que renuncie a él o haya sido revocado, no puede ejercer los privilegios otorgados y debe devolver dicho certificado a la DGAC dentro de los 10 días útiles después de haber sido formalmente notificado.

145.120 Accesibilidad y disponibilidad del certificado

Cada OMA RAP 145 deberá mantener accesible y disponible el certificado de aprobación y la lista de capacidades para el público y la DGAC.

145.125 Limitaciones

- (a) La OMA RAP 145, no puede realizar mantenimiento, a una aeronave o componente de aeronave para los cuales está aprobada, de acuerdo con el alcance de su lista de capacidades, cuando no tenga disponible alguno de los siguientes elementos:
- (1) Edificios e instalaciones según lo requerido en las secciones 145.310 y 145.315 del Capítulo D de esta Regulación;
 - (2) equipamientos, herramientas y materiales según lo requerido en la sección 145.320 del Capítulo D de esta Regulación;
 - (3) datos de mantenimiento según lo requerido en la sección 145.325 del Capítulo D de esta Regulación; y
 - (4) personal de certificación según lo requerido en la sección 145.305 del Capítulo D de esta Regulación.

145.130 Privilegios

- (a) Para los propósitos de esta sección, una OMA RAP 145 solamente puede realizar las siguientes tareas de acuerdo a lo establecido en su Manual de Organización de Mantenimiento (MOM):
- (1) tareas de mantenimiento, a cualquier aeronave o componente de aeronave, o partes de los mismos, que esté aprobada en su lista de capacidades, en las ubicaciones consignadas en el certificado de aprobación.
 - (2) arreglos para que otra organización de mantenimiento que trabaja bajo el sistema de calidad de la OMA RAP 145 realice mantenimiento de acuerdo a lo establecido en el apéndice 3 de la presente regulación;
 - (3) realizar mantenimiento de manera excepcional fuera de las ubicaciones aprobadas, de acuerdo a su Lista de Capacidades, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:
 - (i) que la tarea de mantenimiento sea realizada de la misma manera que se realiza en la ubicación permanente de la OMA RAP 145 y de acuerdo con los requisitos establecidos en esta regulación;
 - (ii) que todo el personal necesario, equipamiento, herramientas, mate-

riales, datos de mantenimiento están disponibles en el lugar donde el trabajo de mantenimiento será realizado; y

- (iii) que el MOM de la OMA RAP 145 incluya los procedimientos para realizar tareas de mantenimiento en otro lugar que no sea el de la ubicación permanente de la OMA;
- (iv) haber informado a la DGAC; y
- (v) si la razón excepcional se llegase a transformar en recurrente en un determinado lugar, la OMA deberá solicitar la aprobación en esa localidad.
- (vi) para el caso de que las actividades de mantenimiento sean realizadas en el extranjero, además de lo indicado en los párrafos del (i) al (iv) precedentes, la OMA debe asegurar que el personal de mantenimiento observe las leyes, reglamentos y procedimientos de aquellos Estados en los que se realicen los trabajos.

- (4) emitir la certificación de conformidad de mantenimiento con respecto a lo requerido en los párrafos (a) (1) al (a) (3) de esta sección, una vez que se ha completado el mantenimiento de acuerdo con lo establecido en la sección 145.330 del Capítulo D de esta Regulación;

- (b) Una OMA RAP 145, no puede emitir una certificación de conformidad de mantenimiento a cualquier aeronave o componente de aeronave, después de realizarse una reparación o modificación mayor, a menos que el trabajo se haya realizado de acuerdo con los datos de mantenimiento aprobados por la DGAC.

145.135 Lista de capacidades

- (a) Para cada ubicación de la OMA/OMAE RAP 145 se debe preparar y mantener actualizada una lista de capacidades aprobada por la DGAC de acuerdo a lo requerido en la presente Regulación.
- (b) Reservado
- (c) Las OMA RAP 145 no pueden realizar mantenimiento a aeronaves, o componentes de aeronaves, hasta que la aeronave o componentes de aeronave estén incluidos en la lista de capacidades y sean aprobados por la DGAC de acuerdo a lo requerido en esta Regulación.

- (d) La lista de capacidades debe identificar cada aeronave o componente de aeronave por marca y modelo indicando las limitaciones de capacidad de mantenimiento, y debe ser elaborada de acuerdo con la estructura indicada en el Apéndice 4 de esta regulación.
- (e) Para incluir una aeronave o componente de aeronave en la lista de capacidades, la OMA RAP 145 debe realizar una autoevaluación para asegurar que se cuenta con los edificios, instalaciones, equipamientos, herramientas, materiales, datos de mantenimiento y personal competente.
- (f) El documento de la autoevaluación debe ser firmado por el gerente responsable registrando la fecha adjuntando el respaldo técnico respectivo y debe mantenerse en archivo por la OMA RAP 145.
- (g) La OMA RAP 145 al incluir una aeronave o componente de aeronave en la lista de capacidades debe enviar una copia de esta lista para su aprobación a la DGAC.
- (h) Las autoevaluaciones deben estar disponibles en las instalaciones de la OMA RAP 145 para ser inspeccionadas por la DGAC cuando sean solicitadas.
- (i) La OMA RAP 145 mantendrá los registros de las autoevaluaciones por 2 años contados a partir de la fecha de aprobación de la enmienda de la lista de capacidades por parte de la DGAC.

145.140 Requisitos para mantener la validez continua de la aprobación

- (a) A menos que el Certificado de Aprobación haya sido previamente cancelada, revocado o la OMA/OMAE haya renunciado, la validez continua de la aprobación de una OMA RAP 145 depende de:
 - (1) que la OMA/OMAE RAP 145 se mantenga en cumplimiento con lo requerido en esta Regulación, conforme lo establece el Reglamento de la Ley Aeronáutica Civil;
 - (2) que la DGAC tenga acceso a la OMA/OMAE RAP 145 para determinar el continuo cumplimiento con esta Regulación.

145.145 Revocación, suspensión o denegación del certificado

- (a) Luego de realizar las verificaciones debidas y por razones justificadas, la DGAC puede, suspender o revocar el certificado de aprobación requerido en esta regulación, si el poseedor del certificado no sa-

tisface el cumplimiento continuo de los requisitos de esta regulación.

- (b) La DGAC está facultada a adoptar las medidas necesarias para suspender o revocar el Certificado de Aprobación requerido en esta regulación, si se evidencia que el mantenimiento de la aeronave o componente de la aeronave realizado por una OMA/OMAE RAP 145, no es apto para emitir la certificación de conformidad de mantenimiento y en consecuencia se determina que la operación segura de una aeronave se ve adversamente afectada.
- (c) La suspensión puede surgir a solicitud de la OMA o por incumplimiento, y mientras exista la suspensión la OMA no podrá ejercer sus atribuciones relacionada a la capacidad afectada; para ambos casos, si la suspensión exceda los 90 días calendario, la OMA deberá presentar ante la DGAC la nueva Lista de Capacidades retirando las habilitaciones afectadas por la suspensión.
- (d) La DGAC está facultada a denegar la obtención del Certificado de Aprobación de una OMA RAP 145, si durante un proceso de certificación y luego de realizar las verificaciones correspondientes en la fase de Demostración verifica que el solicitante no satisface el cumplimiento de los requisitos descritos en el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aplicables para la obtención del certificado.

145.150 Autoridad para auditar, inspeccionar y vigilar

En concordancia con las normas y facultades atribuidas por la Ley N° 27261 y su reglamento, los inspectores de la DGAC tiene acceso irrestricto e ilimitado a las aeronaves, aeródromos, instalaciones de servicios de navegación aérea, hangares, organizaciones de mantenimiento aprobados, talleres, plataformas, depósitos de combustible, oficina de explotadores de servicios aéreos, zonas de manipulación de mercancías, organizaciones de instrucción aeronáutica y otros, según se requiera para el cumplimiento de sus funciones y responsabilidades. Asimismo, tienen acceso y pueden inspeccionar la documentación de aviación de acuerdo con sus funciones y responsabilidades, lo que incluye manuales, certificados, aprobaciones, autorizaciones, permisos, procedimientos, fichas técnicas, legajos del personal y licencias del personal. Para efectos del mejor cumplimiento de sus funciones y para el ejercicio de la autoridad que les ha sido delegada, la DGAC otorga credenciales oficiales (carnet de inspector) para el personal de inspección.

- (a) Cada OMA RAP 145 está obligada a permitir y dar todas las facilidades necesarias para que la DGAC, inspeccione su organización en cualquier momento, para verificar los procedimientos del sistema de mantenimiento, del sistema de inspección, del sistema de calidad, del Sistema de Seguridad Operacional SMS, de sus registros, y sus capacidades legales conforme lo establece la presente regulación en su Apéndice 6.
- (b) Los acuerdos de mantenimiento que realice la OMA con un subcontratista deben incluir cláusulas que estipulen las inspecciones al subcontratista por parte de la DGAC. Luego de realizadas estas inspecciones, se notificará por escrito al gerente responsable de la OMA sobre las constataciones encontradas o recomendaciones propuestas durante las mismas.
- (c) Tras recibir el informe de la inspección, el gerente responsable de la OMA definirá un plan de acción correctiva (PAC) y demostrarán dicha acción correctiva a satisfacción de la DGAC en el período establecido para la misma.

145.155 Cambios en la OMA/OMAE que deben ser informados

- (a) Para cada uno de los siguientes casos y con el propósito que la DGAC determine el continuo cumplimiento de esta Regulación, y se enmiende de ser necesario el certificado de aprobación y la lista de capacidades según sea aplicable, la OMA/OMAE RAP 145 debe informar a la DGAC sobre cualquier propuesta de cambios, antes que estos sean realizados:
- (1) el nombre de la organización;
 - (2) la ubicación de la organización;
 - (3) ubicaciones fijas adicionales (UFA)s de mantenimiento de la organización;
 - (4) el gerente responsable;
 - (5) cualquier puesto clave requerido en la Sección 145.205 (c) de esta regulación; y
 - (6) cualquier cambio en las instalaciones, equipamientos, herramientas, procedimientos, alcance del trabajo y personal de certificación que pueda afectar la aprobación.

CAPÍTULO C SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPE- RACIONAL

145.200 Sistema de Gestión de Seguri- dad Operacional (SMS)

- (a) Una OMA RAP 145 debe establecer, implementar y mantener un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS), que se ajuste a la dimensión y complejidad de la organización el cual debe ser aceptado por la DGAC.
- (b) Una OMA RAP 145 debe elaborar un plan para facilitar la implementación del SMS.
- (c) El marco de SMS del OMA debe contener cuatro componentes y doce elementos:
 - (1) Política y objetivos de seguridad operacional
 - (i) Compromiso de la Dirección;
 - (ii) Obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional;
 - (iii) Designación del personal clave de seguridad operacional;
 - (iv) Coordinación de la planificación de respuesta ante emergencias, cuando corresponda;
 - (v) Documentación del SMS.
 - (2) Gestión de riesgos de seguridad operacional
 - (i) Identificación de peligros;
 - (ii) Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional.
 - (3) Aseguramiento de la seguridad operacional
 - (i) Control y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional;
 - (ii) Gestión del cambio
 - (iii) Mejora continua del SMS
 - (4) Promoción de la seguridad operacional
 - (i) Instrucción y educación
 - (ii) Comunicación de la seguridad operacional

145.205 Política y Objetivos de Seguri- dad Operacional

- (a) Compromiso de la Dirección
 - (1) Una OMA RAP 145 como parte del compromiso de la Dirección debe definir una política de seguridad operacional, adecuada al propósito de la organización.
 - (2) La política de seguridad operacional debe:
 - (i) reflejar el compromiso de la OMA respecto de la seguridad operacional incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional;
 - (ii) incluir una declaración clara sobre la disposición de los recursos necesarios para la implementación de la política de seguridad operacional;
 - (iii) incluir procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional;
 - (iv) indicar claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables, en relación con sus actividades e incluir las circunstancias según las cuales podrían aplicar medidas disciplinarias;
 - (v) ser firmada por el gerente responsable de la OMA RAP 145;
 - (vi) ser comunicada a toda la organización con el respaldo visible correspondiente; y
 - (vii) ser revisada periódicamente para garantizar que sigue siendo pertinente y adecuado para la OMA RAP 145.
 - (3) Teniendo debidamente en cuenta la política de seguridad operacional, la OMA RAP 145 debe definir sus objetivos en materia de seguridad operacional.
 - (4) Los objetivos de la seguridad operacional deben:
 - (i) Constituir la base para la verificación y la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional, como se dispone en la Sección 145.215 (a) (2);
 - (ii) Reflejar el compromiso de la OMA de mantener y mejorar continuamente el rendimiento general del SMS.

- (iii) Ser comunicados a toda la OMA.
- (iv) Ser examinados periódicamente para asegurar que siga siendo pertinente y apropiada para la OMA.

(b) Obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional

La OMA, debe:

- (1) Identificar al gerente responsable, que independiente de sus otras funciones, tenga la obligación de rendición de cuentas definitiva en nombre de la organización de mantenimiento, como también lo correspondiente a la implementación y mantenimiento de un SMS eficaz.
 - (2) Definir claramente las líneas de obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional para toda la OMA, incluida, la obligación directa de rendición de cuentas sobre seguridad operacional del gerente responsable;
 - (3) Determinar las responsabilidades de todos los miembros del personal clave de la OMA, independientemente de sus otras funciones, así como la de los empleados, en relación con el rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS;
 - (4) documentar y comunicar la información relativa a la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades y las atribuciones de seguridad operacional de toda la organización, y
 - (5) definir los niveles de gestión con atribuciones para la toma de decisiones con respecto a la tolerabilidad de los riesgos de la seguridad operacional.
- (c) Designación de personal clave de seguridad operacional.

- (1) La OMA RAP 145 debe designar al Gerente Responsable al que dará la autoridad necesaria para velar por que todo el mantenimiento que ejecute la organización pueda financiarse y realizarse de acuerdo con su SMS y conforme a lo requerido en esta Regulación.

(2) El Gerente Responsable debe:

- (i) Garantizar la disponibilidad de los recursos humanos, financieros, y demás recursos requeridos para realizar el mantenimiento de acuerdo el alcance de la Lista de Capacidades de la organización;
 - (ii) asegurar que todo el personal cumpla con el SMS de la organización y con los requisitos de esta Regulación;
 - (iii) asegurar que la política de seguridad operacional y de calidad es comprendida, implementada y mantenida en todos los niveles de la organización,
 - (iv) demostrar un conocimiento básico de esta regulación;
 - (v) tener responsabilidad directa en la conducta de los asuntos de la organización; y
 - (vi) tener la responsabilidad final y la rendición de cuentas en nombre de la organización de mantenimiento, como también por la implementación y el mantenimiento del SMS.
 - (vii) ser el contacto directo con la DGAC;
 - (viii) ser aceptados por la DGAC.
 - (ix) designar personas con suficiente competencia como responsables de las funciones de control y administración del sistema de mantenimiento, del sistema de inspección, y del sistema de calidad, los que le reporten directamente.
- (3) La OMA RAP 145 debe designar una persona responsable de la seguridad operacional con suficiente experiencia, competencia y calificación adecuada.
- (4) El responsable de seguridad operacional debe:
- (i) ser responsable individual de la implementación y mantenimiento de un SMS eficaz.
 - (ii) ser punto focal para el desarrollo y mantenimiento del SMS.
 - (iii) asegurar que los procesos necesarios para el SMS estén establecidos, puestos en ejecución y mantenidos;
 - (iv) informar directamente al Gerente Responsable sobre el funcionamiento y las mejoras del SMS y sobre asuntos relativos al cumplimiento de esta regulación.

- (5) Reservado.
- (6) Reservado.
- (7) El Gerente Responsable, el Responsable de Seguridad Operacional, el Responsable del Sistema de Mantenimiento, el Responsable del Sistema de Inspección y el responsable del Sistema de Calidad deben ser aceptados de la forma y manera establecida por la DGAC.
- (d) Coordinación de la planificación de respuesta ante emergencias, cuando sea aplicable, la OMA RAP 145 debe establecer y mantener un plan de respuesta ante emergencias para accidentes e incidentes en operaciones de aeronaves y otras emergencias de aviación a fin de garantizar que el plan de respuesta ante emergencias se encuentre coordinado correctamente con los planes de respuesta ante emergencias de aquellas organizaciones con las que deban interactuar durante la entrega de sus servicios y durante la emergencia.
- (e) Documentación del SMS
 - (1) La OMA RAP 145 debe preparar y mantener un manual o documento de SMS en la forma de papel o electrónica, en la que describa:
 - (i) La política y objetivos de seguridad operacional;
 - (ii) Los requisitos del SMS.
 - (iii) Los procesos y procedimientos del SMS, y
 - (iv) Obligación de rendición de cuentas, sus responsabilidades y las atribuciones relativas a los procesos y procedimientos del SMS.
 - (2) La OMA RAP 145 debe preparar y mantener actualizado como parte de su MOM (apéndice 1), un manual de SMS (MSMS) como parte de su SMS.
 - (3) La OMA RAP 145 debe preparar y mantener registros operacionales de SMS como parte de su documentación de su SMS.

145.210 Gestión del riesgo de seguridad operacional

- (a) Identificación del Peligro
 - (1) La OMA RAP 145 debe definir y mantener un proceso para identificar los peligros asociados con los servicios de mantenimiento que proporciona, de acuerdo a su lista de capacidades;

- (2) La identificación de peligros deberá basarse en una combinación de métodos reactivos, y métodos proactivos.
- (b) Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional
La OMA RAP 145 debe definir y mantener un proceso que garantiza el análisis, la evaluación y el control de los riesgos de seguridad operacional asociados con los peligros identificados.

145.215 Aseguramiento de la seguridad operacional.

- (a) Control y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional.
 - (1) La OMA RAP 145 debe desarrollar y mantener los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y para validar la eficacia de los controles de riesgos de la seguridad operacional.
 - (2) El rendimiento en materia de seguridad operacional de la OMA RAP 145 se debe verificar en referencia a los indicadores y metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS para contribuir a los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional.
- (b) La Gestión del cambio
La OMA RAP 145 debe desarrollar y mantener un proceso para identificar los cambios que podrían afectar el nivel de riesgos de seguridad operacional existentes y que están asociados con los servicios de mantenimiento, de acuerdo a su lista de capacidades, y para identificar y gestionar los nuevos riesgos de seguridad operacional que puedan derivarse de aquellos cambios.
- (c) Mejora continua del SMS
La OMA RAP 145 debe observar y evaluar sus procesos SMS para mantener y mejorar continuamente la eficacia del SMS.

145.220 Promoción de la Seguridad operacional

- (a) Instrucción y educación
 - (1) La OMA RAP 145 debe desarrollar y mantener un programa de instrucción de seguridad operacional que garantice que el personal está capacitado y es competente para realizar sus tareas de SMS.

- (2) El alcance del programa de capacitación de la seguridad operacional debe ser adecuado para el tipo de participación de cada persona tenga en el SMS.
- (3) El gerente responsable debe recibir una capacitación mínima que considere conocimientos de seguridad operacional relacionados con:
 - (i) política y objetivos de seguridad operacional;
 - (ii) roles y responsabilidades del SMS; y
 - (iii) garantía de seguridad operacional.
- (b) Comunicación de la seguridad operacional

La OMA RAP 145 debe desarrollar y mantener medios formales para la comunicación de seguridad operacional que:

 - (1) garanticen que el personal conozca SMS hasta un grado proporcional a sus cargos y
 - (2) difundan información crítica de seguridad operacional;
 - (3) expliquen por qué se toman determinadas medidas para la mejora de la seguridad operacional; y
 - (4) expliquen por qué se incorporan o revisan procedimientos de seguridad operacional.

145.225 Implementación del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS)

- (a) La OMA RAP 145 debe completar la implementación de un SMS a partir de la fecha de aprobación de su certificación.
- (b) El periodo de implementación dependerá de la dimensión y complejidad de la OMA RAP 145 el cual tendrá un plazo de cumplimiento acordado con la DGAC.

CAPÍTULO D REGLAS DE OPERACIÓN

145.300 Personal involucrado en mantenimiento

- (a) La OMA RAP 145 debe tener suficiente personal para planificar, realizar, supervisar, inspeccionar y monitorear los procesos y procedimientos de la organización de mantenimiento que deban realizarse y dar certificación de conformidad a dichos trabajos, de acuerdo con su aprobación, así como para la implementación, administración y la continuidad del SMS, tomando en consideración los períodos de descanso del personal.
- (b) La OMA RAP 145 debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en mantenimiento y en las actividades de SMS del sistema de mantenimiento e inspección y del sistema de calidad, de acuerdo con un procedimiento aceptable a la DGAC, incluyendo un programa de instrucción inicial y continuo.
- (1) El programa de instrucción debe asegurar que todo el personal involucrado en mantenimiento tenga actualizados los conocimientos técnicos y de los procedimientos de la organización (a través de procesos de instrucción inicial y continuada) apropiados para las tareas y responsabilidades que le hayan sido asignadas. El programa de instrucción establecido por la organización de mantenimiento debe incluir instrucción en conocimientos y habilidades relacionados con el desempeño humano, que abarcará la coordinación con otro personal de mantenimiento y con la tripulación de vuelo (de ser aplicable).

- (2) La OMA RAP 145 debe mantener en los registros de todo su personal de mantenimiento detalles de cualquier licencia, capacitación teórica, práctica impartida (OJT), entrenamiento completado, y el alcance de las habilitaciones asignadas. Para el personal de Inspección en proceso, RII y de Certificación el alcance de sus autorizaciones. El registro debe contener por lo menos la siguiente información:

- (i) Títulos y tipos de licencia en aeronáutica
- (ii) Antecedentes de formación técnica

- (iii) Antecedentes de capacitación y entrenamiento
- (iv) Experiencia previa
- (v) Actual posición en la OMA
- (vi) Autorización de mantenimiento otorgada por la OMA y sus limitaciones según corresponda.

- (c) Una OMA RAP 145 debe asegurarse de que el personal que realiza tareas de inspección en proceso y/o de RII a las aeronaves y componentes de aeronaves en cumplimiento de lo requerido en el párrafo 145.340 (e) de este Capítulo cumplan los siguientes requisitos:

- (1) Adecuada calificación y competencia que garantice el cumplimiento de lo requerido en la Sección 145.340 de este Capítulo. Dicha calificación y competencia debe ser establecida y controlada de acuerdo a un procedimiento aceptable para la DGAC;
- (2) estar adecuadamente familiarizado con los requerimientos establecidos en esta Regulación y con los métodos y técnicas de inspección, prácticas, equipo y herramientas para determinar la aeronavegabilidad de las aeronaves o componentes de aeronave que son objeto de mantenimiento;
- (3) poseer habilidad en el uso de los diferentes tipos de equipos para desarrollar las tareas de inspección; y
- (4) poseer una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves, vigente y emitido por la DGAC con la habilitación respectiva.

145.305 Personal de certificación

- (a) La OMA RAP 145 debe asegurar que el personal de certificación posee una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves, vigente y emitida por la DGAC; y tiene un adecuado conocimiento de las aeronaves y/o componentes de aeronaves que van a ser mantenidos y de los procedimientos asociados de la organización de mantenimiento antes de que se le emita o se le renueve la autorización de certificación.
- (b) La OMA RAP 145 debe asegurar, antes de renovar la autorización, que todo el personal que emite certificación de conformidad de mantenimiento de una aeronave o componentes de aeronaves haya ejercido las facultades de su autorización de certificación en un período de 6 meses, en los últimos 2 años.

- (c) Antes de emitir o renovar una autorización de certificación OMA RAP 145, todo el personal de certificación debe ser evaluado conforme a lo requerido en este Capítulo, en cuanto a competencia, calificaciones y capacidad para llevar a cabo sus obligaciones de certificación.
- (d) La OMA RAP 145 debe emitir al personal de certificación una autorización de certificación que especifique claramente los alcances y límites para certificar a nombre de la organización de mantenimiento. Esta autorización de certificación se emite una vez que la OMA, se asegure de que este personal cumple con los párrafos (a), (b), (c) y (e) de esta Sección, que sean aplicables. La validez continua de la autorización de certificación depende del continuo cumplimiento de los párrafos (a), (b) y (c) de esta Sección, según sea aplicable.
- (e) El gerente responsable será el encargado, en nombre de la OMA RAP 145, de la expedición y de la renovación de las autorizaciones de certificación al personal de certificación. El gerente responsable podrá delegar en otras personas esta función de certificación de conformidad con el procedimiento especificado en el manual de la organización de mantenimiento (MOM).
- (f) La OMA RAP 145 debe mantener un registro de todo el personal de certificación, incluyendo detalles de cualquier licencia e instrucción completada y el alcance de sus autorizaciones de certificación.
- (g) La OMA RAP 145 debe proveer al personal de certificación de una copia de su autorización de certificación. Esta copia puede ser un documento o en formato electrónico. El personal de certificación debe ser capaz de mostrar esta autorización a cualquier persona autorizada de la DGAC en un tiempo razonable.

145.306 Limitaciones de descanso para las personas que realizan funciones de mantenimiento en una OMA.

- (a) Una OMA certificada bajo la RAP 145 no puede programar a una persona para realizar funciones de mantenimiento en una aeronave por más de 12 horas consecutivas de trabajo. Si dicha persona ha trabajado 12 horas continuas, al día siguiente no podrá trabajar más horas de su jornada normal (8 horas). En todos los casos, no debe excederse de 48 horas semanales.

- (b) La OMA debe establecer el descanso de la persona que realiza las funciones de mantenimiento por un período de 24 horas consecutivas después que esta persona haya laborado por 6 días consecutivos.
- (c) Las horas de instrucción son consideradas horas de trabajo para efecto del cómputo indicado en el párrafo (a) de esta Sección.
- (d) A solicitud de la OMA, la DGAC puede aprobar desviaciones a lo establecido en el Párrafo (b) de esta Sección si demuestra que la forma de programación de horas de trabajo y los descansos otorgados configuran una condición que permite lograr los mismos efectos del requisito contenido en este párrafo.

145.310 Edificios y las instalaciones

- (a) La OMA RAP 145 debe proveer instalaciones apropiadas para todo el trabajo que planea realizar, asegurando en particular, protección de los fenómenos del medio ambiente, del polvo y el calor. Las áreas donde se realizan trabajos especializados y las áreas de los hangares deben estar separadas como sea necesario, para asegurar que sea poco probable que suceda una contaminación del ambiente o de las áreas de trabajo.
- (b) Debe proveer espacio de oficinas apropiado para la administración adecuada de las tareas del trabajo planificadas en el párrafo (a) de esta Sección, incluyendo en particular, la administración de la calidad y el SMS, planeamiento y registros técnicos.
- (c) El ambiente de trabajo debe ser apropiado para las tareas que se van a realizar y en particular, cumplir con requerimientos especiales que se deben observar. A menos que sea requerido de otra forma por el ambiente particular de una tarea, el ambiente de trabajo debe ser tal que la efectividad del personal no se vea afectada.
- (d) Debe proveer instalaciones seguras de almacenamiento para los componentes de aeronaves, equipamientos, herramientas y materiales. Las condiciones de almacenamiento deben asegurar segregación entre los componentes y materiales certificados para liberarse al servicio. Las condiciones de almacenamiento deben estar en conformidad con las instrucciones del fabricante para prevenir el deterioro y da-

ño de los elementos almacenados. El acceso a las instalaciones de almacenaje debe ser restringido a personal no autorizado.

145.315 Requisitos especiales para los edificios y las instalaciones

- (a) Además de los requisitos para los edificios e instalaciones requeridos en la Sección 145.310 de este Capítulo, un solicitante de un Certificado de Aprobación de una OMA RAP 145 con su correspondiente habilitación o de una habilitación adicional para estructura de aeronave, motores, sistema, hélices, instrumentos, accesorios, o radio (aviónica), debe cumplir con los requisitos de los párrafos (b) hasta (i) de esta Sección.
- (b) Para incluir en la lista de capacidades un tipo específico de estructura de aeronave se debe proveer un edificio o local adecuado, de tamaño suficiente y permanente, por lo menos para acomodar una aeronave de ese tipo. Si las condiciones meteorológicas del lugar de ubicación de la organización de mantenimiento permiten que el trabajo se realice al aire libre, se pueden utilizar plataformas o andamios de trabajo permanentes si cumplen con los requisitos establecidos en la Sección 145.310 (a) de este Capítulo.
- (c) Si las habilitaciones solicitadas únicamente incluyen actividades de mantenimiento de línea o alcances, para las que no sea imprescindible un hangar; no será necesario disponer del mismo, siempre y cuando el mantenimiento se efectúe sin afectar la eficacia de las tareas por las condiciones ambientales y la seguridad de las aeronaves o sus componentes.
- (d) Un solicitante de una habilitación para plantas de poder, o accesorios, debe proveer bandejas, bastidores, o soportes, adecuados como para segregar motores completos o conjuntos de accesorios, unos de otros, durante el montaje y desmontaje. Debe poseer cubiertas que protejan las partes que esperan ser montadas o durante el montaje, para evitar que polvo u objetos extraños penetren o se depositen en dichas partes.
- (e) Un solicitante de una habilitación para hélice debe proveer bastidores y soportes adecuados u otras fijaciones para el correcto almacenaje de las hélices una vez que se ha trabajado en ellas.
- (f) Un solicitante de una habilitación para radio (aviónica) debe proveer instalaciones de almacenaje adecuadas para asegurar la protección de las partes y unidades que pueden deteriorarse por humedad, rocío y aquellas requeridas por el fabricante del producto.
- (g) Un solicitante que aplica a una habilitación para instrumentos debe poseer instalaciones libres de polvo, si el lugar asignado para el montaje final no tiene aire acondicionado. Las áreas del organismo de mantenimiento y de montaje deben estar siempre limpias para reducir la posibilidad que el polvo u otros objetos extraños se introduzcan en los conjuntos de los instrumentos, cumpliendo los requerimientos del fabricante del producto.
- (h) El solicitante de una habilitación de radio (aviónica), instrumentos o sistemas de computadoras debe poseer instalaciones que reúnan los estándares de control de ambiente especificado por el fabricante del equipo o sistema, libre de contaminantes.
- (i) Cualquier otro requisito establecido por:
 - (1) el fabricante del artículo mantenido y/o modificado,
 - (2) el fabricante de los materiales consumibles utilizados para el mantenimiento y/o la modificación de los artículos procesados por la OMA, y
 - (3) por una especificación actualizada utilizada por la industria y aceptada por la DGAC.

145.320 Equipamientos, herramientas y materiales

- (a) La OMA RAP 145 debe tener el equipamiento, herramientas y materiales adecuados y necesarios para realizar cualquier trabajo de mantenimiento dentro del alcance de su Lista de Capacidades.
- (b) Cuando las herramientas, equipamientos y equipo particular requiera calibración deben ser controlados y calibrados usando estándares aceptables a la DGAC, a una frecuencia que asegure su correcta operación y precisión. Los registros de estas calibraciones indicadas y el estándar utilizado deben ser mantenidos por la OMA RAP 145, durante la vida útil de la herramienta o 2 años desde su última calibración, lo que ocurra último.

145.325 Datos de mantenimiento

- (a) La OMA RAP 145 debe mantener y usar datos aplicables de mantenimiento actualizados para efectuar el mantenimiento, incluyendo reparaciones y modificaciones.
- (b) Para los propósitos de esta Sección los datos de mantenimiento aplicable deben ser:
 - (1) cualquier requerimiento, procedimiento, directriz de aeronavegabilidad, o dato aplicable, aceptado o aprobados por la DGAC;
 - (2) manuales de mantenimiento, reparación y reparación general, boletines de servicio, así como programas de ajuste y tolerancia aceptados o aprobados por la DGAC;
 - (3) cualquier estándar aplicable, tal como prácticas estándar de mantenimiento emitidas por cualquier Autoridad, instituto u organización y que sea reconocida por la DGAC como un buen estándar de mantenimiento; y
 - (4) cualquier dato aplicable emitido de acuerdo con el párrafo (c) de esta Sección.
- (c) La OMA RAP 145 solo puede modificar los datos de mantenimiento de acuerdo con un procedimiento especificado en el MOM, donde se demuestre que estos cambios garantizan un nivel de seguridad equivalente o mejor; ello, sujeto a la aprobación por la DGAC y a que el poseedor del certificado de tipo haya sido informado. Esto excluye los diseños de ingeniería para las reparaciones y modificaciones.
- (d) A excepción de lo requerido en el párrafo (e) de esta Sección, la OMA RAP 145 debe proveer un sistema común de tarjetas de trabajo o formularios para ser usados en todas las partes relevantes de la organización, en los que se debe transcribir en forma precisa, los datos de mantenimiento indicado en los párrafos (b) y (c) de esta Sección haciendo referencia a las tareas particulares de mantenimiento contenidas en los datos de mantenimiento. Las tarjetas de trabajo o formularios pueden ser generados por computadora y mantenidos en una base de datos electrónica, siempre que exista un sistema de protección que impida su alteración no-autorizada y que exista un respaldo de la base de datos electrónica que se actualice cada 24 horas después que se hace cualquier entrada a la base de datos principal.
- (e) La OMA RAP 145 puede usar el sistema de tarjetas de trabajo o formularios de un explotador o propietario de aeronaves si así lo requiere el explotador o propietario. En este caso, la OMA RAP 145 debe establecer un procedimiento para asegurar el correcto llenado de las tarjetas de trabajo o formularios del explotador o propietario de la aeronave.
- (f) La OMA RAP 145, debe asegurar que todos los datos de mantenimiento estén fácilmente disponibles para ser usados cuando sea requerido por el personal de mantenimiento.
- (g) La OMA RAP 145, debe asegurar que todos los datos de mantenimiento controlados por la organización son mantenidos debidamente actualizados:
- (h) En el caso que los datos de mantenimiento sean controlados o provistos por el explotador o propietario de la aeronave, la OMA RAP 145 debe demostrar:
 - (1) mediante una confirmación escrita del explotador o propietario de la aeronave, que estos datos de mantenimiento **están actualizados; o**
 - (2) **alternativamente se tiene una orden de trabajo para** verificar el estado de las enmiendas de los datos de mantenimiento a ser utilizados; o
 - (3) **que posee un listado de enmiendas de los datos de mantenimiento del fabricante vigente.**
 - (4) **que posee un procedimiento en el MOM, con relación al uso de los datos de mantenimiento proporcionados por el explotador, el mismo que debe garantizar la recepción, distribución y vigencia previa al inicio y durante cualquier actividad de mantenimiento.**
- (i) La OMA RAP 145 que realice mantenimiento en aeronaves de un explotador aerocomercial o propietario de la aeronave debe utilizar las Secciones aplicables de su Manual de Control de Mantenimiento MCM de ese explotador y su programa de mantenimiento aprobado y vigente.
- (j) La OMA RAP 145 debe utilizar para trabajos especializados normas internacionales aceptables para la DGAC, para la realización de dichos trabajos.

145.330 Conformidad de mantenimiento

- (a) Luego de realizar el mantenimiento, una certificación de conformidad de mantenimiento debe ser emitido en el registro técnico de la aeronave por el personal autorizado para certificar a nombre de la OMA RAP 145 que el trabajo de mantenimiento efectuado a la aeronave, ha sido realizado de conformidad con datos aplicables al producto aeronáutico (datos de mantenimiento) aprobados por la DGAC o cuando corresponda (para aquellos datos que fueron aprobados por la AAC para el poseedor del diseño de tipo o modificación) datos aceptables para la DGAC (como Estado de Matrícula), conforme lo especificado en la Sección 145.325 de esta regulación y los procedimientos especificados respecto a la ejecución del mantenimiento desarrollados en el manual de la organización de mantenimiento.
- (b) La conformidad de mantenimiento contendrá lo establecido en la RAP 43.405 (b) y (c) para una organización de mantenimiento.
- (c) Luego de realizar mantenimiento a un componente de aeronave, un documento de conformidad de mantenimiento (formulario RAP 001) debe ser emitido por el personal autorizado para certificar a nombre de la OMA RAP 145, acreditando que todo el mantenimiento de componente de aeronave ha sido realizado apropiadamente por la OMA RAP 145, de acuerdo a los procedimientos especificados en el manual de la organización de mantenimiento (MOM). El Apéndice 2 de la presente regulación prescribe la utilización del formulario RAP 001 para identificar la aeronavegabilidad y estado de elegibilidad de componentes de aeronaves.
- (d) Un componente que recibió mantenimiento sin estar instalado en la aeronave requiere que se le emita un certificado de conformidad de mantenimiento (formulario RAP 001) por ese mantenimiento y que se emita otra certificación de conformidad de mantenimiento al momento de instalarse en la aeronave.
- (e) Adicionalmente, luego de realizar una modificación o reparación mayor a una aeronave o componente de aeronave, debe ser emitido un formulario RAP 002 por el personal de la OMA RAP 145 autorizado para certificar que la modificación o reparación mayor ha sido realizada en forma satisfactoria por la OMA, y de conformidad con los

procedimientos especificados en el MOM y en conformidad con los datos de mantenimiento aprobados por la DGAC. Este formulario deberá ser completado según se describe en el Apéndice 5 de esta regulación.

145.335 Registros de mantenimiento

- (a) La OMA RAP 145 debe conservar los registros detallados del mantenimiento ejecutado, para demostrar que los trabajos realizados han satisfecho todos los requisitos para la firma de la conformidad de mantenimiento, de acuerdo a lo establecido en el RAP 43, Sección 43.405.
- (b) La OMA RAP145 debe proveer al explotador aéreo o propietario de la aeronave de una copia de cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida, junto con una copia de cualquier dato de mantenimiento aprobado o aceptado por la DGAC para ser utilizado para realizar reparaciones o modificaciones mayores.
- (c) La OMA RAP 145 debe conservar copias de todos los registros detallados de mantenimiento y cualquier dato de mantenimiento asociado, por 2 años a partir de la firma de la conformidad de mantenimiento.
- (d) Los registros mantenidos de acuerdo con el párrafo (a) deben conservarse en una forma y formato para que sean protegidos (a través de un procedimiento formal aceptable para la DGAC) que garantice la legibilidad, seguridad e integridad de los registros en todo momento. Dichos registros deben ser organizados de manera que faciliten su inspección.

Nota 1. — En cuanto a su forma y formato los registros pueden ser, por ejemplo, en papel, electrónicos o una combinación de estos.

Nota 2. — En el Manual de aeronavegabilidad (Doc. 9760) y en Adjunto A de la CA 145-8 A, figuran orientación sobre registros electrónicos del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

145.340 Sistemas de Mantenimiento, Inspección y de calidad

- (a) La OMA RAP 145 debe establecer procedimientos en el MOM, aceptables para la DGAC, para asegurar buenas prácticas de mantenimiento y la aeronavegabilidad de las aeronaves y componentes de aeronaves al realizar un servicio de mantenimiento de acuerdo con su lista de capacidades.

- (b) La OMA RAP 145 debe establecer procedimientos que cubran todos los aspectos de la actividad de mantenimiento que pretende realizar, incluyendo la provisión y control de servicios especializados y los estándares con los cuales intenta trabajar, aceptables para la DGAC, y se asegurará del cumplimiento de lo requerido en el párrafo (a) de esta Sección, estableciendo un sistema de mantenimiento y de Inspección, para asegurar la aeronavegabilidad de las aeronaves o componentes de aeronave en que la propia OMA o sus subcontratistas realizan mantenimiento.
- (c) Los procedimientos deben establecer que las modificaciones y reparaciones mayores se realicen utilizando los datos aprobados o aceptados por la DGAC.
- (d) El sistema de Mantenimiento y de inspección debe cubrir todas las actividades de mantenimiento, desde que se recibe la aeronave o componente de aeronave, hasta que se emite la certificación de conformidad de mantenimiento. Los elementos que considera un Sistema de mantenimiento y de inspección son los siguientes:
 - (1) Control de los servicios efectuados por OMs no aprobadas;
 - (2) Competencia del personal que realiza la tarea de inspección en proceso y de RII;
 - (3) Actualización de los datos de mantenimiento a ser utilizados;
 - (4) Sistema de inspección;
 - (5) Control sobre la calibración de herramientas y equipos incluyendo intervalos de calibración; y
 - (6) Formularios a utilizar por la organización de mantenimiento y forma de llenado.
- (e) La OMA RAP 145 debe desarrollar y mantener procedimientos y registros adecuados relacionados a un Sistema de Inspección como parte integral del Sistema de Mantenimiento y de Inspección que contemple las siguientes fases:
 - (1) Inspección de recepción de materiales y componentes (materias primas y partes);
 - (2) Inspección preliminar de las aeronaves o componentes de aeronave que es entregada a la organización de mantenimiento por el operador (preliminar):
 - (3) Inspección por daños ocultos
 - (4) Inspecciones del programa de mantenimiento de la aeronave o componente de aeronave y las inspecciones obligatorias;
 - (5) Inspecciones realizadas durante el proceso de mantenimiento (inspección en proceso y RII). e
 - (6) Inspección final o inspección de conformidad.
- (f) Una OMA RAP 145 solo puede certificar la conformidad de mantenimiento de una aeronave o componente de aeronave después de haber realizado mantenimiento, y haberse efectuado las inspecciones en proceso correspondientes por un inspector autorizado de conformidad con lo requerido en el párrafo 145.300 (c) de este Capítulo.
- (g) Una OMA no puede emitir un certificado de conformidad de mantenimiento para una aeronave o componente de aeronave, de acuerdo con lo requerido en la Sección 145.330 de este Capítulo, sin un contrato u orden de trabajo firmado con el explotador aéreo de la aeronave o del componente de aeronave que defina de forma clara e inequívoca el alcance del trabajo a realizar de forma tal que la aeronave o componente de aeronave pueda ser liberado al servicio.
- (h) La OMA RAP 145 debe establecer un sistema de calidad y de SMS que incluya auditorías independientes a fin de verificar el cumplimiento con los estándares requeridos para el mantenimiento de las aeronaves y componentes de aeronaves, y para monitorear que los procedimientos son los adecuados para asegurar buenas prácticas de mantenimiento y la aeronavegabilidad de las aeronaves y componentes de aeronaves.
- (i) La OMA RAP 145 debe establecer un sistema de reportes de retroalimentación de la calidad y de SMS para el personal clave de la organización establecido en la Sección 145.205(c), y en última instancia al gerente responsable quien debe asegurar que se tomen las acciones correctivas de forma apropiada y oportuna en respuesta a las constataciones resultantes de las auditorías independientes establecidas en el párrafo (h).
- (j) Las auditorías independientes previstas en el sistema de calidad podrá ser subcontratado a otra OMA aprobada de acuerdo a las disposiciones de esta regulación o a una persona con un nivel de competencia

técnica apropiada y una experiencia comprobada en el área de auditorías.

- (k) Una OMA RAP 145 como parte de la responsabilidad funcional y el compromiso de la Administración, debe **establecer un de Sistema de Calidad** adecuado al propósito de la organización, **el** cual debe ser incluido en el MOM y firmado por el Gerente Responsable de la organización.

145.345 Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM)

- (a) La OMA RAP 145 debe desarrollar y mantener actualizado un MOM, para uso y orientación del personal de la organización, que puede presentarse en documentos separados o en archivos electrónicos separados, siempre y cuando la parte administrativa del manual contenga una referencia cruzada clara a estos documentos o archivos electrónicos y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice 1.
- (b) El MOM y cualquier enmienda subsiguiente deben ser aceptados por la DGAC. La organización puede usar suplementos a sus manuales para satisfacer los requisitos especiales de ciertos Estados de matrícula (como sea aplicable para los OMAE). En este caso, este suplemento y sus enmiendas deberán ser aprobados por el país de matrícula y posteriormente aceptados por la DGAC.
- (c) Sin perjuicio de lo indicado en el Párrafo (b) podrán aceptarse modificaciones menores en el manual a través de un procedimiento adecuado (en adelante se denominará aceptación indirecta, la misma que tendrá un periodo de validez limitado).
- (d) La OMA RAP 145 enviará en un plazo no mayor de 15 días hábiles, copia de todas las enmiendas introducidas en el MOM a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.

145.350 Informe de dificultades de Servicio (IDS-OMA)

- (a) La OMA RAP 145 con respecto a las aeronaves de más de 5,700kg y helicópteros de más de 3,175 kg de masa máxima de despegue debe informar a la DGAC, y cuando corresponda a la autoridad de matrícula de la aeronave conforme los procedimientos que dicha autoridad haya establecido y al explotador o propietario de la aeronave, sobre cualquier condición de una aeronave, componente de aeronave, motor, hélice o modificación incorporada donde se haya

identificado fallas, casos de mal funcionamiento, defectos de fabricación y otros sucesos que tengan o pudieran tener efectos adversos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Los IDS y la lista de sucesos descritos en la presente Sección, forman parte del sistema de notificación obligatoria de sucesos de seguridad operacional, relacionados al SMS.

- (b) A fin de determinar los informes “IDS” que deben presentar los OMA a la DGAC, se deberán considerar pero no limitar a los sucesos descritos en el Apéndice 8 de la presente **regulación**.
- (c) Los informes de dificultades en el servicio “IDS” serán enviados a la DGAC (utilizando el formato “Apéndice 6 – RAP 43”) en un periodo no mayor de 3 días calendario a partir de la identificación de la falla, mal funcionamiento o defecto de la aeronave, componente de aeronave, motor, hélice o modificación y a la AAC del Estado de matrícula (conforme lo dispuesto por dicho Estado).
- (d) El requerimiento de remitir el informe de dificultades en el servicio “IDS” del literal (a), no es requerido cuando se ha determinado que el defecto ha sido provocado por utilización u operación inadecuada y/o por mantenimiento inapropiado. El requisito de informe “IDS” es requerido cuando se hace evidente que el defecto, o falla es provocado por falla en el diseño o defecto en su producción, etc.

CAPÍTULO E - Reservado

APÉNDICE 1

Manual de la organización de mantenimiento – MOM

- a. Este Manual debe contener la información especificada en esta Regulación y en este Apéndice. La información del manual debe ser ordenada y clara para proporcionar al personal involucrado en mantenimiento de aeronave o componentes de aeronave la información necesaria para que pueda cumplir sus diversas funciones de conformidad con las condiciones de la Aprobación y los requisitos de aeronavegabilidad requeridos por la presente regulación.
- b. El propósito del Manual de Organización de Mantenimiento (MOM) será:
 1. Explicar en forma sencilla, entendible por cualquier empleado de la OMA, el sistema de gestión de la organización, el sistema interno de inspección y mantenimiento y permitir que dicho personal cumpla sus diferentes tareas de acuerdo a los términos y condiciones de la autorización otorgada por la DGAC.
 2. Proporcionar una guía de Aeronavegabilidad para controlar y dirigir todas las actividades de mantenimiento realizadas por la OMA.
 3. Acreditar ante la DGAC cómo se ejecutarán todas las actividades de acuerdo con el alcance de su lista de capacidades y como se cumplirán los requisitos de aeronavegabilidad.
- c. El contenido, organización y detalle del manual varía de acuerdo con la complejidad y dimensión de la OMA RAP 145. Sin embargo, al determinar la aceptabilidad del manual, la DGAC se asegurará que el contenido del manual satisface los requisitos y proporcione instrucciones, procedimientos e información claras relativas a:

Parte 1 Administración

- 1.1 Definiciones y abreviaturas usadas en el MOM;
- 1.2 Una descripción detallada de los procedimientos de la organización y de los Sistemas de:
 - 1.2.1 mantenimiento,
 - 1.2.2 inspección,
 - 1.2.3 calidad y
 - 1.2.4 seguridad operacional (SMS).

Todos los sistemas deben garantizar que todo el mantenimiento se realice en la forma apropiada.

- 1.3 Una declaración firmada por el gerente responsable, basándose en la lista de cumplimiento de la presente regulación, confirmando que el manual de la organización de mantenimiento, y cualquier manual asociado y referenciado, define el cumplimiento de la presente regulación y que éste será cumplido en todo momento;
- 1.4 La política y los objetivos de calidad y de seguridad operacional y los procedimientos para su revisión periódica relativa para asegurar su aplicabilidad en la OMA;
- 1.5 Los nombres de los cargos y nombres del personal clave de la organización;
- 1.6 Procedimiento para generar y mantener actualizada la lista de personas de certificación autorizadas por la OMA y su disponibilidad para la DGAC;
- 1.7 Los nombres de las personas de certificación;
- 1.8 Las obligaciones y responsabilidades de las personas con puestos gerenciales y del personal de certificación, incluyendo los asuntos que pueden tratar directamente con la DGAC a nombre de la OMA RAP 145;
- 1.9 Un organigrama que muestre las líneas de responsabilidad del personal clave de la organización;
- 1.10 Una indicación general de los recursos humanos necesarios para atender la lista de capacidades;
- 1.11 Una descripción general de las instalaciones ubicadas en cada dirección especificada en el certificado de aprobación de la OMA RAP 145;
- 1.12 Procedimiento de enmiendas y control de páginas efectivas al manual de la organización de mantenimiento y de SMS, registro de revisiones y lista de distribuciones de manual;

- 1.13 Procedimientos para que las enmiendas al MOM (o sistema de manuales del MOM) sean prontamente distribuidas en toda la organización o a las personas u organizaciones a quienes se les haya entregado previamente una copia, en un plazo aceptable para la DGAC;
- 1.14 Procedimiento de notificación a la DGAC respecto a cambios en la organización, sus actividades, aprobaciones, ubicación y personal;
- 1.15 Procedimientos para implementar los cambios que afectan a la aprobación del organismo de mantenimiento.
- 1.16 Procedimiento para generar y mantener actualizada la lista de las funciones de mantenimiento subcontratadas, si es el caso;
- 1.17 Procedimiento para evaluar y aprobar a los subcontratistas de la OMA, que incluya generar, controlar y mantener actualizada la lista de los mismos, la cual estará disponible cuando sea requerido por la DGAC;
- 1.18 Procedimiento para generar y mantener actualizada la lista de ubicaciones fijas adicionales UFA, si fuera el caso.

Parte 2 Procedimientos del sistema de mantenimiento, inspección y de calidad (Sección 145.340)

Una descripción de los procedimientos del sistema de mantenimiento, inspección y de calidad requerido por la Sección 145.340 de esta regulación, el cual debe considerar:

- 2.1 Los procedimientos utilizados para establecer y controlar la competencia del personal de la organización de acuerdo con los alcances de la organización;
- 2.2 Una descripción general del alcance del trabajo autorizado en las condiciones estipuladas en la aprobación de la organización de mantenimiento, tanto para la base principal como también (de ser aplicable) para las Ubicaciones Físicas Adicionales.
- 2.3 una descripción de los procedimientos para preparar la certificación de conformidad de mantenimiento y las circunstancias en que ha de firmarse como lo requiere la Sección 145.330 de esta regulación;
- 2.4 Una descripción del método empleado para completar y conservar los registros de mantenimientos requeridos en la Sección 145.335 de esta regulación;
- 2.5 Un procedimiento sobre el sistema de control de registros de mantenimiento en computadora y métodos utilizados para respaldo de la información;
- 2.6 un procedimiento para mantener un listado mensual actualizado de los trabajos de mantenimiento;
- 2.7 procedimiento para aprobar al personal autorizado a firmar la certificación de conformidad de mantenimiento y el alcance de dichas autorizaciones;
- 2.8 procedimientos de registros del personal de certificación
- 2.9 procedimiento para la emisión de conformidad de mantenimiento cuando un trabajo es subcontratado;
- 2.10 procedimientos conforme a lo dispuesto por la RAP 145.350, que aseguren con respecto a las aeronaves y/o componentes de aeronaves, motores, hélices y/o sus modificaciones, se transmitan al explotador aéreo, a la organización responsable del diseño del tipo de esa aeronave y a la DGAC, la información sobre las fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que tengan o pudieran tener efectos adversos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- 2.11 Una descripción de los procedimientos para recibir, evaluar, enmendar y distribuir dentro de la organización de mantenimiento, todos los datos necesarios para la aeronavegabilidad, emitidos por el poseedor del certificado de tipo u organización del diseño de tipo;
- 2.12 cuando corresponda, procedimientos adicionales para cumplir con los procedimientos y requisitos del manual del explotador aéreo o propietario de la aeronave;
- 2.13 Procedimientos de evaluación, validación y control de proveedores;
- 2.14 Procedimientos de evaluación, validación y control de subcontratistas;

- 2.15 procedimientos para almacenamiento, segregación y entrega de componentes de aeronave y materiales para mantenimiento;
 - 2.16 Procedimientos de aceptación de herramientas y equipos; (incluye las herramientas confeccionadas como equivalentes en base a los datos de diseño del fabricante).
- Nota. la CA 145-5 contiene guías relacionadas.*
- 2.17 Procedimiento de control y calibración de herramientas y equipos;
 - 2.18 procedimientos para la administración de herramientas y equipamiento por el personal;
 - 2.19 Procedimientos de estándares de limpieza de las instalaciones de mantenimiento;
 - 2.20 Instrucciones de mantenimiento y relación con las instrucciones de los fabricantes de la aeronave o componente de aeronave, incluyendo actualización y disponibilidad al personal;
 - 2.21 procedimientos para el cumplimiento de reparación mayor;
 - 2.22 Procedimientos de cumplimiento del programa de mantenimiento de la aeronave;
 - 2.23 Procedimiento para el cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad;
 - 2.24 Procedimiento para el cumplimiento de modificaciones;
 - 2.25 Procedimiento para rectificación de defectos que aparezcan durante el mantenimiento;
 - 2.26 Procedimiento para preparar y enviar los informes de condiciones no aeronavegables;
 - 2.27 Procedimiento para devolución de componentes defectuosos al almacén de materiales;
 - 2.28 Procedimiento para mantener y controlar componentes y materiales en cuarentena;
 - 2.29 Procedimiento para devolución de componentes defectuosos al subcontratista y proveedores;
 - 2.30 procedimiento para el control de componentes defectuosos enviados a los proveedores de los mismos;
 - 2.31 Procedimiento para realizar mantenimiento a operadores o propietarios de aeronaves, incluyendo, llenado de formularios, procedimientos y registros del operador o propietario de la aeronave;
 - 2.32 procedimientos para el uso de la documentación de mantenimiento y su cumplimiento; y
 - 2.33 procedimiento que describan y/o hagan referencia a los procedimientos de mantenimiento específicos, tales como: procedimientos de corrido (running) de motor; procedimientos de presurización en tierra de las aeronaves; procedimientos de remolque de aeronaves y procedimientos de rodaje (taxeo) de aeronaves (de acuerdo a las habilitaciones de la OMA).

Parte 3 Procedimientos adicionales de mantenimiento por localidad (cuando sea aplicable)

- 3.1 Procedimiento para el control de componentes, herramientas, equipo, etc. de mantenimiento de línea;
- 3.2 Procedimientos de mantenimiento de líneas para dar servicio, abastecer de combustible, deshielo, etc. a las aeronaves;
- 3.3 Procedimiento para el control de mantenimiento de línea de defectos y defectos repetitivos;
- 3.4 Procedimiento de línea para llenar el registro técnico de vuelo de la aeronave y emitir la conformidad de mantenimiento respectiva, según corresponda;
- 3.5 Procedimiento para el retorno de partes defectuosas removidas de la aeronave; y
- 3.6 Procedimiento para mantener actualizada la información sobre la capacidad instalada para la ejecución de mantenimiento en las Ubicaciones Fijas Adicionales (UFA) de mantenimiento.;

Parte 4 Procedimientos del sistema de inspección (Sección 145.340 (e))

- 4.1 Procedimiento para la inspección de recepción de los componentes de aeronaves, las materias primas, partes y ensamblajes adquiridas de los proveedores y subcontratistas o que ha-

yan recibido mantenimiento de éstas, incluyendo métodos para garantizar la aceptable calidad de las partes y ensamblajes que no pueden ser completamente inspeccionados hasta su entrega a la organización;

- 4.2 Procedimiento para la realización de inspecciones preliminares de las aeronaves o componentes de aeronaves que van a ser sometidos a mantenimiento;
- 4.3 Procedimiento para la realización de inspecciones de todos las aeronaves o componentes de aeronaves que han sido involucrados en accidentes por daños ocultos antes de realizar mantenimiento;
- 4.4 Procedimiento para la realización de inspección en proceso;
- 4.5 Procedimiento para la realización de inspección final en las aeronaves o componentes de aeronaves que recibieron mantenimiento antes de la emisión del certificado de conformidad de mantenimiento (CCM); y
- 4.6 Cuando sea requerido, procedimientos para el control de los equipos de trabajo del fabricante en las instalaciones de la OMA, dedicados a tareas en las cuales interactuarán con las actividades incluidas en las aprobaciones que pueda tener la OMA.

Parte 5 Procedimientos del sistema de Auditorías Independientes de calidad y seguridad operacional

- 5.1 Procedimientos para auditorías independientes internas del Sistema de Calidad y SMS de la organización;
- 5.2 Procedimientos para auditorías a los procedimientos de las funciones de mantenimiento subcontratadas (o la acreditación por parte de terceros, por ejemplo, utilización de organizaciones aprobadas en NDT por otra AAC);
- 5.3 Procedimientos de evaluación del riesgo para la toma de acciones correctivas y preventivas;
- 5.4 Procedimientos de registros del personal de auditorías
- 5.5 Procedimiento de calificación para actividades especializadas, tales como pruebas no destructivas (NDT), soldadura, etc. (cuando sea aplicable);
- 5.6 Procedimientos de auto-evaluación para incrementar su lista de capacidades;
- 5.7 Reservado;
- 5.8 Procedimientos para la solicitud y control de exenciones y desviaciones

Parte 6 Procedimientos para asegurar la competencia

- 6.1 Procedimientos para asegurar que todo el personal involucrado en mantenimiento reciba una formación inicial y continuo adecuada a sus tareas y responsabilidades asignadas, para asegurar que sea capaz de realizar sus tareas de forma continua;
- 6.2. Procedimientos para asegurarse de que el personal que realiza tareas de inspección en proceso y de RII a las aeronaves y componentes de aeronaves tenga adecuada calificación y competencia de forma continua;
- 6.3. Procedimientos para asegurar que el personal de certificación tiene un adecuado conocimiento de las aeronaves y/o componentes de aeronaves que van a ser mantenidos y de los procedimientos asociados de la organización de mantenimiento.
- 6.4. La OMA debe establecer, controlar y mantener la competencia del personal involucrado en mantenimiento desarrollando procedimientos que considere por lo menos lo siguiente:
 - (i) Preparación y organización de los procesos del programa de instrucción requerido en la Sección 145.300 párrafo (b) de la presente regulación;
 - (ii) la selección de los instructores; y
 - (iii) la evaluación de la instrucción impartida.

Parte 7 SMS

- 7.1. Control de documentos;
- 7.2. Requisitos reglamentarios del SMS;
- 7.3. Alcance e integración del sistema de gestión de la seguridad operacional;
- 7.4. Política de seguridad operacional;
- 7.5. Objetivos de seguridad operacional;
- 7.6. Responsabilidades de la seguridad operacional y personal clave;
- 7.7. Notificación de seguridad operacional que incluya la evaluación del riesgo (incluyendo la causa raíz) y medidas correctivas que han de adoptarse para su mitigación;
- 7.8. Identificación de peligros y evaluación de riesgos;
- 7.9. Control y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional;
- 7.10. Investigaciones relacionadas con la seguridad operacional que incluya la evaluación de riesgo (incluyendo la causa raíz) y medidas correctivas que han de adoptarse para su mitigación;
- 7.11. Capacitación y comunicación de seguridad operacional;
- 7.12. Mejora continua y auditoría de SMS;
- 7.13. Gestión de los registros de SMS;
- 7.14. Gestión de cambio; y
- 7.15. Plan de respuesta ante emergencias/contingencia

Parte 8 Apéndices

- 8.1 Muestras de los documentos, formularios y registros vigentes;
- 8.2 Listado de subcontratistas;
- 8.3 Listado de las ubicaciones fijas adicionales (UFA) de mantenimiento;
- 8.4 Listado de OMAs RAP 145 contratadas
- 8.5 Lista de cumplimiento de la presente regulación.
- 8.6 Listado de Organizaciones de mantenimiento no aprobadas por la presente regulación trabajando bajo el control de un sistema de auditorías independientes de una OMA RAP 145 (subcontrato), cuando sea aplicable
- 8.7 Listado Maestro de Actividades Contratadas donde se incluya la descripción de cada actividad contratada/subcontratada y su correspondiente proveedor de dicho servicio.

Parte 9 Lineamiento para el desarrollo, implementación y procedimientos en lo relacionado a factores humanos en el mantenimiento de aeronaves

- 9.1 Deberes y responsabilidades;
- 9.2 Factores humanos en el mantenimiento e inspección de aeronaves;
- 9.3 Reducción de los errores de mantenimiento;
- 9.4 Factores que contribuyen al error humano en el mantenimiento;
- 9.5 Instalaciones y entorno de trabajo;
- 9.6 Estrategia relativa a la prevención de errores en el mantenimiento, incluyendo los producidos por errores humanos;
- 9.7 Procedimientos de registro de errores humanos en el mantenimiento e inspección de aeronaves;
- 9.8 Conocimiento y destreza técnica;
- 9.9 Política para periodo y limitación de descanso de personal de mantenimiento;
- 9.10 Procedimientos de contratación;
- 9.11 Procedimientos de recursos humanos aplicables a mantenimiento; y

APÉNDICE 2**Certificado de conformidad de mantenimiento / Formulario RAP 001**

La información e instrucciones sobre el Formulario RAP 001 se encuentran en sección Apéndices de la CA 145-8 A.

1. Autoridad/País competente que aprueba <i>Approving competent Authority / Country</i> DGAC PERÚ		2. CERTIFICADO DE CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO FORMULARIO RAP 001 AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE RAP FORM 001			3. Número de seguimiento del form. <i>Form Tracking Number</i>
4. Nombre y dirección de la organización: <i>Organization Name and Address:</i>					5. Orden de Trabajo/Contrato/Factura <i>Work Order/Contract/Invoice</i>
6. Ítem <i>Ítem</i>	7. Descripción. <i>Description</i>	8. Número de Parte <i>Part No.</i>	9. Cantidad <i>Qty.</i>	10. Número de Serie <i>Serial No.</i>	11. Estado/Trabajo <i>Status/Work</i>
12. Observaciones <i>Remarks</i>					
13a. Se certifica que los ítems identificados más arriba fueron fabricados de conformidad con: <i>Certifies that the items identified above were manufactured in conformity to:</i> ☐ datos de diseño aprobados y están en condiciones de operación segura <i>approved design data and are in a condition for safe operation</i> ☐ datos de diseño no aprobados especificados en la casilla 12 <i>non-approved design data specified in block 12</i>			14a. ☐ RAP 145.330 (a) Conformidad de mantenimiento <i>RAP 145.330(a) Release to Service</i> ☐ Otros reglamentos especificados en la casilla 12 <i>Other regulation specified in block 12</i> Se certifica que a menos que se especifique lo contrario en la casilla 12, el trabajo identificado en la casilla 11 y descrito en la casilla 12 se efectuó de acuerdo con el RAP 145 y, con respecto a ese trabajo, se considera que los ítems están listos para ser liberados al servicio. <i>Certifies that unless otherwise specified in block 12, the work identified in block 11 and described in block 12, was accomplished in accordance with RAP 145 and in respect to that work the items are considered ready for release to service.</i>		
13b. Firma Autorizada <i>Authorised Signature</i>		13c. Nro. de Autorización/Aprobación <i>Approval/Authorisation Number</i>		14b. Firma Autorizada <i>Authorised Signature</i>	14c. Nro. de Certificado/Ref. de la Aprobación <i>Certificate/Approval Ref. No.</i>
13d. Nombre <i>Name</i>		13e. Fecha (dd mmm aaaa) <i>Date (dd mmm yyyy)</i>		14b. Nombre <i>Name</i>	14e. Fecha (dd mmm aaaa) <i>Date (dd mmm yyyy)</i>
RESPONSABILIDADES DEL USUARIO/INSTALADOR Este certificado no constituye una autorización automática de instalación. Cuando el usuario/instalador lleva a cabo el trabajo de acuerdo con el reglamento de una autoridad de aeronavegabilidad diferente de la DGAC PERÚ de aeronavegabilidad especificada en la casilla 1, es esencial que el usuario/instalador asegure que su autoridad de aeronavegabilidad acepta ítems de la autoridad de aeronavegabilidad especificada en la casilla 1. Las declaraciones de las casillas 13a y 14a no constituyen la certificación de la instalación en todos los casos, los registros de mantenimiento deben incluir una certificación de la instalación emitida de acuerdo con la normativa nacional del usuario/instalador antes de que se pueda operar la aeronave. USER/INSTALLER RESPONSIBILITIES <i>This certificate does not automatically constitute authority to install the items(s).</i> <i>Where the user/installer performs work in accordance with regulations of an airworthiness authority different than DGAC PERÚ specified in block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority accepts items from the airworthiness authority specified in block 1.</i> <i>Statements in blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.</i>					

APÉNDICE 3

Organizaciones de mantenimiento no aprobadas RAP 145 trabajando bajo el control de un sistema de auditorías independientes de una OMA RAP 145 (subcontrato)

a. Introducción

El párrafo 145.130(a) (2) de la **presente regulación** permite que una organización pueda realizar algún tipo de mantenimiento, bajo el sistema de auditorías independientes de una OMA RAP 145.

b. Fundamento del sub-contrato OMA RAP 145

1. Las razones fundamentales para permitir que las OMA RAP 145 subcontraten tareas de mantenimiento son las siguientes:
 - i. permitir la aceptación de servicios de mantenimiento especializados (bajo estándar establecido en los datos de mantenimiento del poseedor del certificado de tipo) tales como: laminado, tratamiento de calor, spray de plasma, soldadura, procesos de galvanotecnia, y en caso de pruebas Hidrostáticas para botellas/cilindros de alta presión, servicios realizados por una entidad de mantenimiento que cuente con la aprobación de la "Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA)" del DOT y/o entidad que cumpla con lo requerido en las Secciones 21.120 y 21.155 de la RAP 21; así como la aceptación de servicios de los laboratorios nacionales de contrastación metrológica (calibración de herramientas/equipos) que hayan sido acreditados por el INACAL, o laboratorios extranjeros que cumpla con el estándar del Estado de diseño de tipo o reconocido/acreditado por la autoridad competente de otro Estado;
 - ii. el mantenimiento llevado a cabo bajo el sistema de control del subcontrato implica que por la duración de este mantenimiento, la aprobación de una OMA RAP 145 ha sido temporalmente extendida para incluir al subcontratista. De esta forma, aquellas partes de las instalaciones del subcontratista, personal y procedimientos involucrados con los productos de la OMA RAP 145 que están recibiendo mantenimiento, debe estar en cumplimiento con la **presente regulación** durante la realización del mismo. Es responsabilidad de la OMA RAP 145 asegurar que se cumplen estos requerimientos;
 - iii. de acuerdo a lo requerido en el párrafo c.1 de este Apéndice, la OMA RAP 145 no requiere tener instalaciones completas para el mantenimiento que requiere subcontratar, pero debe tener sus propios procedimientos de control y de personal de certificación para determinar que el subcontratista reúne los estándares necesarios.;
 - iv. La autorización para subcontratar es indicada por la DGAC, aceptando el manual de la organización de mantenimiento conteniendo procedimiento de evaluación y control de subcontrato más una lista de los sub-contratistas.

c. Procedimientos principales de la RAP 145 para el control de sub-contratistas no aprobados RAP 145

1. establecer un procedimiento de pre-auditoria para auditar al candidato a subcontratista y determinar si los servicios que desea utilizar reúnen los requerimientos **de la presente regulación**.
2. evaluar hasta dónde se van a usar las instalaciones del subcontratista. Como regla general, la OMA RAP 145 debe requerir el uso de sus propios formularios, datos aprobados, materiales y partes, pero podría permitir el uso de herramientas, equipamiento y personal del subcontratista siempre y cuando estas herramientas, equipamiento y personal reúnan los requerimientos de la **presente regulación**. En el caso de sub-contratistas los cuales pueden proveer servicios especializados, se podría, por razones prácticas, usar los servicios especializados de su personal especializado, datos aprobados y materiales, siempre y cuando sea evaluado y

aceptado por la OMA RAP 145, a través de procedimientos establecidos en su MOM. El personal de servicios especializados debe reunir los requerimientos de normas, estándares aceptables para la DGAC.

3. garantizar que los trabajos subcontratados son realizados de acuerdo a los requisitos de aeronavegabilidad apropiados, los mismos que deberán estar establecidos en el MOM.
4. que el certificado de conformidad de mantenimiento puede ser emitido ya sea en las instalaciones del subcontratista o de la OMA RAP 145, por personal que posea una autorización de certificación de esta última. Normalmente, este personal será de la OMA RAP 145 pero podrá ser también una persona del subcontratista que reúna los estándares del personal de certificación de la OMA RAP 145, que haya sido aprobada por la DGAC a través de procedimientos establecidos en su MOM. El certificado de conformidad de mantenimiento, formulario RAP 001, será siempre emitido bajo el número del Certificado de Aprobación OMA RAP 145.
5. Se deberá registrar las auditorías realizadas al subcontratista, e incluir un plan de seguimiento de acciones correctivas. Este sistema debe incluir un procedimiento claro para la autorización de un subcontratista; así como para la cancelación de los subcontratistas que no reúnen los requerimientos de una OMA RAP 145.
6. El personal de auditorías de calidad de una OMA RAP 145 necesitará auditar la sección de control de subcontratos y realizar auditorías aleatorias a los subcontratistas, a menos que esta tarea sea realizada por el personal de auditorías independientes de calidad, como se indica en el párrafo c.1 de este Apéndice.
7. que el contrato entre la OMA RAP 145 y el subcontratista debe contener previsiones para que la DGAC tenga el derecho y facilidades de acceder al sub-contratista.

APÉNDICE 4**Estructura para la elaboración de la lista de capacidades****a. Estructura de aeronaves**

1. Clase I: Aeronaves de estructura mixta, de masa máxima certificada de despegue hasta 5700Kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue hasta 3180 kg;
2. Clase II: Aeronaves de estructura mixta, de masa máxima certificada de despegue sea superior a 5700Kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue sea superior a 3180 kg;
3. Clase III: Aeronaves de estructura metálica, de masa máxima certificada de despegue hasta 5700Kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue hasta 3180 kg; y
4. Clase IV: Aeronaves de estructura metálica de masa máxima certificada de despegue sea superior a 5700Kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue sobre 3180 kg.

b. Motores de aeronave

1. Clase I: Motores alternativos de menos de 400 HP;
2. Clase II: Motores alternativos de más de 400 HP; y
3. Clase III: Motores a turbinas.

c. Hélices

1. Clase I: Todas las hélices con paso fijo y de paso ajustable en tierra, de madera, metal o de construcción compuesta; y
2. Clase II: Todas las demás hélices.

d. Radio (aviónica)

1. Clase I: Equipo de comunicación:

Cualquier equipo de radio (aviónica) de transmisión o recepción, o ambos usados en aeronaves para emitir o recibir comunicaciones en vuelo, sin tener en cuenta la frecuencia portadora ni el tipo de modulación utilizada; incluyendo los sistemas de intercomunicación auxiliar y afines, sistemas de amplificadores, dispositivos eléctricos o electrónicos de señalización para el personal de a bordo y equipos similares; pero no incluye los equipos usados para la navegación o de ayuda a la navegación de una aeronave, equipos usados para la medición de la altitud o despeje del terreno y otros equipos de medición operados con los principios de radio, radar o instrumentos mecánicos, eléctricos, giroscópicos o instrumentos electrónicos que son parte del equipo de radiocomunicaciones.

2. Clase II: Equipo de navegación:

Cualquier sistema de radio (aviónica) usado en las aeronaves para la navegación en ruta o de aproximación. Estos sistemas no incluyen aquellos operados por principios de radar o de pulsos de radiofrecuencia o equipo de medición de altitud o despeje del terreno.

3. Clase III: Equipo de radar:

Cualquier sistema electrónico de la aeronave operado por principios de radar o de pulsos de radiofrecuencia.

e. Sistemas de computadora:

1. Clase I: Sistemas de computadora de aeronaves similares.
2. Clase II: Sistemas de computadoras de motor.
3. Clase III: Sistemas de computadoras de aviónica.

f. Instrumentos

1. Clase I: Mecánicos:

Cualquier instrumento de diafragma; de tubo bordón, aneroide, óptico o centrífugo accionado mecánicamente que se use en la aeronave o para operar la misma, incluyendo tacómetros, indicadores de velocidad, sensores de presión, derivómetros, brújulas magnéticas, altímetros, o instrumentos mecánicos similares.

2. Clase II: Eléctricos:

Cualquier sistema e instrumento indicador auto sincrónico y de indicación eléctrica, incluyendo instrumentos indicadores a distancia, termómetros de cabeza de cilindro, o instrumentos eléctricos similares.

3. Clase III: Giroscópicos:

Cualquier instrumento o sistema que use los principios giroscópicos e impulsado por presión de aire o energía eléctrica, incluyendo las unidades de control del piloto automático, indicadores de inclinación y viraje, giróscopos direccionales y sus accesorios partes, brújulas electromagnéticas y giroscopos (giroscopio direccional).

4. Clase IV: Electrónicos:

- (i) cualquier instrumento cuya operación dependa de tubos electrónicos, transistores o dispositivos similares, incluyendo medidores de cantidad de tipo capacitivo, sistemas de amplificación, y analizadores de motor.

g. Accesorios

1. Clase I:

Accesorios mecánicos que dependen para su operación, de la fricción, la energía hidráulica, enlaces mecánicos, o presión neumática incluyendo los frenos de rueda de la aeronave, bombas accionadas mecánicamente, carburadores, conjuntos de ruedas del avión, amortiguadores y mecanismos servo hidráulicos.

2. Clase II:

Accesorios eléctricos que funcionan con energía eléctrica para su operación y generadores, incluyendo motores de arranques, reguladores de voltaje, motores eléctricos.

3. Clase III:

Accesorios electrónicos que funcionan utilizando tubos electrónicos, transistores, o dispositivos similares, incluyendo controles de sobrecarga, controles de temperatura, de acondicionamiento de aire o controles electrónicos similares.

h. Servicios especializados

Los servicios especializados pueden ser emitidos a una OMA RAP 145 para realizar mantenimiento o procesos específicos. La lista de capacidades debe identificar las especificaciones utilizadas para la ejecución de los servicios especializados.

La especificación puede ser:

1. Datos de mantenimiento del fabricante del producto específico;
2. Especificaciones civil o militar que sea comúnmente utilizada en la industria aeronáutica y aceptada por la DGAC; o
3. Especificación desarrollada por un solicitante y aprobada por la DGAC.

APÉNDICE 5**Certificación de conformidad de mantenimiento de modificaciones y reparaciones mayores
/Formulario RAP 002****a. Introducción**

Este apéndice cubre el uso del Formulario RAP 002 para los propósitos de emisión de la certificación de conformidad de mantenimiento de modificaciones y reparaciones mayores realizadas en aeronaves o componentes de aeronaves.

b. Propósito y alcance

1. El propósito del Formulario sobre la Certificación de conformidad de mantenimiento de Modificaciones y reparaciones mayores RAP 002 es identificar la conformidad de mantenimiento en una aeronave o componentes de aeronaves después de realizado la instalación de una modificación o reparación mayor llevada a cabo por una OMA RAP 145.
2. El Certificado RAP 002 es llamado el Certificado de conformidad de mantenimiento para las Modificaciones o reparaciones mayores.
3. Sólo puede ser emitido por organizaciones de mantenimiento aprobadas por la DGAC dentro del alcance establecido en su lista de capacidades.

c. Generalidades

1. Si la OMA RAP 145 utiliza el formulario RAP 002 y se requiere adicionar más datos sobre el mantenimiento realizado a una aeronave o componente de aeronave puede adjuntar la información complementaria a dicho formulario, haciéndose referencia en el documento adjunto a la casilla respectiva.
2. Todos los datos contenidos en este formulario, deben estar claros y legibles para permitir una fácil lectura.
3. Todos los espacios, aplicables, deben ser llenados para que el formulario RAP 002 sea válido.
4. El formulario RAP 002 debe ser llenado en el idioma español.
5. Los detalles a ser ingresados en el formulario pueden hacerse ya sea a máquina, por computadora o a mano, utilizando letra de imprenta para permitir su fácil lectura.
6. Debe restringirse el uso de abreviaturas a un mínimo.
7. La distribución de este formulario RAP 002 debe efectuarse de la siguiente manera:
 - i. Un ejemplar para la DGAC después de 72 horas, la conformidad final de los trabajos (de conformidad del producto afectado).
 - ii. Un ejemplar para archivo en los antecedentes que conserve la OMA de las aeronaves, productos o componentes en que se efectúa el trabajo. Una fotocopia de este ejemplar se puede entregar a cada una de las OMA participantes en los trabajos realizados.
 - iii. Un ejemplar a los archivos de registros de mantenimiento que conserve el explotador o propietario de la aeronave o producto afectado.
8. En cualquier momento, la DGAC se reserva el derecho de inspeccionar los trabajos realizados por las OMA para realizar una reparación / modificación mayor, conforme a los procedimientos vigentes.

d. Llenado del certificado RAP 002 de conformidad de mantenimiento por el emisor

1. La persona que realiza o supervisa una reparación o una alteración mayor, deberá preparar un formulario RAP 002. El formulario se debe llenar en cuatro ejemplares y se lo utilizará para registrar alteraciones y reparaciones mayores, realizadas a una aeronave, fuselaje, motor, hélice, o componente de aeronave.

Las siguientes instrucciones se aplican a la información que deben contener las casillas del 1 al 7 del formulario:

Casilla 1 - Información de la aeronave.

Se deberá anotar: la marca, modelo, número de serie y matrícula. La información se encontrará en la placa de identificación del fabricante de la aeronave. Las marcas de “nacionalidad y matrícula”, son las establecidas en el certificado de matrícula de aeronave. Esta casilla no debe completarse si el producto afectado del documento técnico es un motor, hélice o accesorio, y no se encuentra instalado ni asignado a una aeronave.

Casilla 2 - Propietario.

El nombre completo del explotador o propietario de la aeronave y su dirección. En el caso de una aeronave, el nombre debe corresponder al que conste en el certificado de matrícula de la aeronave.

Casilla 3 - Solo para uso de la DGAC.

La aprobación / aceptación de una reparación o modificación mayor es indicada en el ítem 3, cuando la DGAC determina que los datos que serán utilizados para realizar la reparación o modificación mayor cumplen con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.

Completado este casillero se retorna tres ejemplares del formulario RAP 002 al solicitante, para que pueda registrarse el cumplimiento individual de la reparación / modificación mayor. (Un ejemplar se queda con la DGAC para constancia del proceso de aprobación / aceptación de datos).

Casilla 4 - Identificación de la unidad

Los espacios de información bajo el ítem 4 se utilizan para identificar el fuselaje, motor, hélice o dispositivo reparado o modificado. Sólo es necesario completar los espacios para la unidad reparada o modificada. En el caso de que el producto afectado no esté instalado o no se asigne a una aeronave específica, no deberá llenar la casilla 1. Aeronave, pero la instalación posterior requerirá aprobación adicional.

Casilla 5 - Tipo de trabajo

Realice una marca de chequeo en la columna apropiada (X ó ✓) para indicar si el producto afectado fue reparado o modificado (si fue modificado se deberá indicar si fue bajo la aplicación de un CTS (FAA STC) u otro documento técnico aprobado / aceptado), según corresponda.

Casilla 6 Certificación de conformidad de mantenimiento

La RAP 43 establece las condiciones bajo las cuales las modificaciones o reparaciones mayores de fuselajes, motores, hélices y/o accesorios pueden ser obtener su certificación de conformidad de mantenimiento.

Una persona de la OMA que haya sido nombrado mediante la autorización de certificación respectiva en donde se especifique los alcances y límites para certificar a nombre de la OMA y que cumple con los requisitos establecidos en **la presente regulación** referentes al personal de certificación, debe terminar de completar el formulario RAP 002 con la información de las casillas correspondientes de los tres ejemplares, para que el producto afectado sea devuelto al servicio. (Secuencialmente, primero deberá ser completado la casilla 7, que hace una descripción completa del trabajo realizado en el producto afectado, para luego proceder al llenado de la casilla 6 de certificación de conformidad de mantenimiento).

Casilla 7 - Descripción del trabajo realizado

Una declaración clara, concisa y legible que describa el trabajo realizado se debe anotar en la casilla 7, en el reverso del formulario RAP 002. Se deben incluir en este punto una reiteración de la fecha de término de los trabajos y de la individualización del producto afectado por la reparación / modificación, indicando su descripción, marca, modelo y número de serie, además de la matrícula de la aeronave, si es el caso. Es importante que la localización de la reparación / modificación, relacionada con la aeronave o componente sea descrita.

Los datos aprobados utilizados como base para la aprobación para la certificación de conformidad de mantenimiento de la modificación o reparación mayor, deberán ser identificados y descritos en esta área. Deberá contener al menos la siguiente información, en lo que corresponda:

- Identificación de la documentación técnica con el cambio de diseño aprobado / aceptado por la DGAC para modificaciones mayores y, documentación técnica con las instrucciones de reparación aprobado / aceptado por la DGAC para reparaciones mayores, que haya sido aplicado, según el caso;
- Ordenes de ingeniería y/o cartas de trabajo cumplidas para ejecutar los trabajos;
- Constancia de que se actualizó los manuales de vuelo de la aeronave, en cuanto a datos de masa básica (o vacío) con la correspondiente posición del centrado (C.G), y en cuanto a la Lista de Equipamiento;
- Constancia de que se actualizó el plan de reemplazos de la aeronave;
- Constancia de que se actualizó el programa de mantenimiento y/o de cumplimiento de modificaciones e inspecciones mandatorias de la aeronave;
- Constancia de que se efectuó la compensación de compás magnético conforme a la normativa vigente (excepto que esté consignado en el documento técnico aprobado / validado);
- Constancia de que el documento técnico aprobado / aceptado por la DGAC para aplicar la reparación / modificación, se agregó a la documentación técnica de la aeronave o producto afectado;
- Detalle de los suplementos, que con motivo de la reparación / alteración hayan debido agregarse al manual de vuelo y/o a los manuales de la aeronave o producto afectado;
- Instrucciones para la aeronavegabilidad continua (ICA), excepto que estén incluidas en los suplementos de manuales correspondientes indicados en el punto anterior, tales como: instrucciones para mantenimiento, servicio, diagramas, limitaciones de aeronavegabilidad, instrucciones de remoción o reinstalación, etc.;
- Una instrucción expresa de anotar en el libro de vuelo (bitácora) toda remoción o instalación de partes agregadas en una modificación, cuando éstas sean de uso eventual para realizar determinadas operaciones. En estos casos se debe hacer referencia a las cartas de remoción e instalación incluidas en el documento técnico aplicado o diseñadas por la OMA para el efecto; y
- Anotar la apropiada (X ó ✓) "SI" o la palabra "NO", en la casilla "Se adjuntan hojas adicionales", según el caso, para completar la información. Si se agregan hojas, cada una debe ser encabezada con una reiteración de la identificación del documento técnico aplicado, la fecha de término de los trabajos y la individualización del producto aeronáutico afectado, indicando su descripción, marca, modelo y número de serie (además de la matrícula de la aeronave, si corresponde).

		MODIFICACIÓN / REPARACIÓN MAYOR (Aeronave o componente de aeronave)			Formulario RAP 002 Número de control (Solo para el uso de la DGAC)	
INSTRUCCIONES: Las instrucciones de llenado se encuentran en el Apéndice 5 del RAP 145. Cualquier información fraudulenta o falsificación de este informe será sancionado conforme a la Ley.						
1. AERONAVE		Tipo/Marca		Modelo		
		Nº de serie		Matrícula		
2. PROPIETARIO		Nombre (como está en el certificado de matrícula)			Dirección (como está en el certificado de matrícula)	
3. USO SOLO POR LA DGAC						
4. IDENTIFICACIÓN				5. TIPO		
Unidad	Marca	Modelo	Nº de serie	Reparación	Modificación	
					Aplicación de CTS	Aplicación de otro Doc. Técnico
Aeronave	--- (Como esta descrito en el casillero 1) ---					
Motor						
Hélice						
Otros componentes de aeronave	Descripción:					
	Fabricante:					
6. DECLARACION DE CONFORMIDAD						
En virtud de la habilitación y autoridad que me han sido otorgadas, a continuación, me identifico y declaro que la unidad identificada más arriba en la casilla 4, fue inspeccionada en la forma dispuesta por la DGAC y, consecuentemente se encuentra aprobado.						
Identificación de la OMA responsable:		Persona que emite la Certificación de conformidad de mantenimiento:			Fecha de aprobación:	
Nombre de la OMA	Certificado N°:	Nombre	Firma	Licencia N°		

NOTA

Los cambios de masa y balance o límites de operación deben ser anotados en el registro apropiado de la aeronave. Una modificación/relación debe ser compatibles con todas las modificaciones/reparaciones previas, para asegurar una conformidad continuada con los requerimientos de aeronavegabilidad aplicables

7. DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO

(Si se requiere más espacio, adjuntar hojas adicionales con la identificación de la unidad y/o matrícula de la aeronave (según corresponda) y la misma fecha de término de los trabajos).

Numero de Matricula/
Número de Serie

Fecha

☐ Se adjuntan hojas adicionales

Apéndice 6

Otorgamiento y modificación del Certificado de Aprobación (Permiso de Operación) Permiso de Operación / Certificado de Aprobación, de una OMA RAP 145

a. Introducción

1. Para la obtención o modificación de un Certificado de Aprobación (Permiso de Operación) de una OMA RAP 145, se debe seguir un procedimiento administrativo que se inicia con la presentación de la solicitud y en la que se deberá cumplir con los requisitos que se detallan en el presente Apéndice.
2. En el procedimiento, el solicitante deberá acreditar que cuenta con la capacidad legal y técnica (proceso de certificación) para desarrollar las actividades de mantenimiento en cumplimiento de la normatividad.
3. De concluirse satisfactoriamente el procedimiento, la DGAC autoriza a la OMA mediante Resolución Directoral otorgando el Permiso de Operación solicitado el cual contiene el Certificado de Aprobación.
4. Este Apéndice clasifica a las organizaciones de mantenimiento en:
 - i. Nacional, cuya localización se encuentra dentro del territorio de la República del Perú; y,
 - ii. Extranjera, localizada en un Estado con el cual no se tenga suscrito un acuerdo de reconocimiento mutuo o delegación de las funciones de mantenimiento.
 - iii. Extranjera, localizada en un Estado con el cual se tenga suscrito un acuerdo de reconocimiento mutuo o delegación de las funciones de mantenimiento.

b. Procedimiento:

1. Previo a la presentación de la solicitud, el interesado podrá tomar contacto directo con la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones de la DGAC, a través de reuniones de pre-solicitud en las cuales se le brindará información detallada sobre el procedimiento, los requisitos, los alcances y las responsabilidades del solicitante y de la DGAC en el procedimiento. En particular, el solicitante deberá tener especial atención en la documentación que deberá preparar y adjuntar a su solicitud. (Fase de Pre-solicitud)
2. La solicitud deberá ser presentada adjuntando la documentación completa requerida por esta Regulación en cumplimiento de los requisitos que establece el presente Apéndice.

Las solicitudes serán evaluadas por la DGAC a fin de determinar la presentación completa de la documentación de acuerdo a los requisitos establecidos.

Los requerimientos de la DGAC para corregir cualquier deficiencia documentaria encontrada, deben ser absueltos por el solicitante en el plazo de 10 días hábiles.

La DGAC deberá resolver la solicitud presentada en el plazo de 60 días hábiles contados a partir de la fecha de presentación de la documentación completa o desde que ésta se complete. (Fase de solicitud formal).

3. La DGAC deberá evaluar detalladamente el contenido de la documentación para determinar si la misma satisface los requerimientos de esta Regulación. Si se determina que la documentación presentada no cumple con los requerimientos de esta Regulación, se comunicará la observación al solicitante para su subsanación en el plazo máximo de 10 días hábiles. No procede el cómputo de plazos de atención a la solicitud de Certificado de Aprobación mientras esté pendiente la subsanación respectiva. (Fase de conformidad de la documentación)

Si el administrado no subsana lo requerido y produce la paralización del procedimiento por 30 días hábiles, se declarará de oficio el abandono del procedimiento.

4. Con la presentación conforme de toda la documentación requerida, la DGAC efectuará las inspecciones y demostraciones para verificar que la organización ha implementado la capacidad técnica necesaria (los cuatro pilares de mantenimiento) para gestionar con seguridad las tareas de mantenimiento relacionadas con las habilitaciones solicitadas, cumpliendo los requerimientos de esta Regulación. Para la realización de las inspecciones, el solicitante deberá efectuar el pago de los derechos de tramitación de dicho concepto.

Si se determina algún incumplimiento con los requerimientos y resulta necesaria una actuación del administrado para continuar con el procedimiento, se comunicará la discrepancia otorgándosele el plazo de 10 días hábiles para la subsanación. No procede el cómputo de plazos de atención a la solicitud de Certificado de Aprobación mientras esté pendiente dicha subsanación. (fase de inspección y demostración).

Si el administrado no levanta las discrepancias implicará que no ha acreditado las condiciones necesarias para certificar, correspondiendo la denegatoria de la solicitud presentada.

5. La DGAC otorga el (Permiso de Operación) conjuntamente con el Certificado de Aprobación cuando se ha cumplido con los requisitos exigidos en el punto c del presente apéndice, "Requisitos para la obtención de un Certificado de Aprobación (Permiso de Operación).
6. El Permiso de Operación contiene el Certificado de Aprobación. Puede ser modificado para lo cual el titular debe seguir los procedimientos respectivos de conformidad con lo establecido en el presente Apéndice.
7. Las resoluciones directorales de otorgamiento y modificación de permisos de operación se publican en la página web de la DGAC para conocimiento público.

c. Requisitos para la obtención de un Permiso de Operación / Certificado de Aprobación

c.1. Para una organización de mantenimiento nacional:

De acuerdo al Artículo 328 del Reglamento de la Ley 27261 el funcionamiento de Talleres de Mantenimiento de Aeronaves y de Estaciones Reparadoras (Organizaciones de Mantenimiento Aprobada), es autorizado por la DGAC, mediante Permiso de Operación otorgado por Resolución Directoral hasta por el plazo de 4 años.

El otorgamiento de la autorización prevista en el párrafo anterior está sujeta al cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 27261, en su Reglamento y sus enmiendas para la realización de actividades de Aviación Comercial que sean aplicables, y a los procedimientos establecidos por la DGAC.

De acuerdo a la Sección 145.115 de la presente regulación el funcionamiento de Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas, por medio del Certificado de Aprobación tiene una vigencia indefinida, y se requiere la presentación de lo siguiente:

- (i) Solicitud dirigida al Director General de Aeronáutica Civil (DGAC) adjuntando el documento de intento de certificación operacional (DICO), en la que se indique.
 - El número de partida registral en la que conste inscrita la representación de quien suscribe la solicitud. En caso no se encuentre inscrita la representación, copia simple de la carta poder.
 - Nombre del Gerente responsable, así como del personal de dirección requerido en la Sección 145.205 de la Presente Regulación.
 - El número de oficio de la DGAC en el que conste el resultado favorable de la inspección técnica de la organización de mantenimiento.

- (ii) Cronograma de eventos propuesto.
- (iii) Copia simple o formato electrónico (PDF) a través de un CD/DVD/RW del Manual de Organización de Mantenimiento y/o sus enmiendas, de acuerdo a lo requerido en sección 145.345 de la presente regulación.
- (iv) Lista de capacidades para cada ubicación.
- (v) Lista de cumplimiento según lo establecido en la presente regulación, la cual debe mantenerse actualizada.
- (vi) Indicar el día de pago y el número de constancia de pago por derecho de tramitación: Inspección Técnica según instructivos del TUPA S-DGAC-007 y Otorgamiento del Permiso de Operación de acuerdo al TUPA DGAC-029.

c.2. Para una organización de mantenimiento extranjera, localizada en un Estado con el cual no se tenga suscrito un acuerdo de reconocimiento mutuo o delegación de las funciones de mantenimiento:

De acuerdo al Artículo 328 del Reglamento de la Ley 27261 el funcionamiento de Talleres de Mantenimiento de Aeronaves y de Estaciones Reparadoras (Organizaciones de Mantenimiento), es autorizado por la DGAC, mediante Permiso de Operación otorgado por Resolución Directoral hasta por el plazo de 4 años.

El otorgamiento de la autorización prevista en el párrafo anterior está sujeta al cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 27261, en su Reglamento y sus enmiendas para la realización de actividades de Aviación Comercial que sean aplicables, y a los procedimientos establecidos por la DGAC.

De acuerdo a la Sección 145.115 de la presente regulación el funcionamiento de Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas, por medio del Certificado de Aprobación tiene una vigencia indefinida, y se requiere la presentación de lo siguiente:

- (a) Solicitud dirigida al Director General de Aeronáutica Civil (DGAC) en la que se indique:
 - El número de partida registral en la que conste inscrita la representación de quien suscribe la solicitud. En caso que, no se encuentre inscrita la representación, copia simple de la carta poder.
 - El número de oficio de la DGAC en el que conste el resultado favorable de la inspección técnica de la organización de mantenimiento.
- (b) Copia simple de los certificados y habilitaciones de organización de mantenimiento aprobada emitida por la Autoridad Aeronáutica Civil del Estado en el que se encuentre ubicado.
- (c) Cronograma de eventos propuesto (solo cuando la organización esté localizada en un Estado con el cual no se tenga suscrito un acuerdo de reconocimiento mutuo o delegación de funciones de mantenimiento).
- (d) Carta de presentación del Gerente responsable, así como del personal requerido en las secciones 145.205 y 145.215 de la presente regulación, según sea aplicable (cuando la organización esté localizada en un Estado con el cual no se tenga suscrito un acuerdo de reconocimiento mutuo o delegación de funciones de mantenimiento).
- (e) Descripción de las instalaciones y trabajos realizados (cuando la organización esté localizada en un Estado con el cual no se tenga suscrito un acuerdo de reconocimiento mutuo o delegación de funciones de mantenimiento).
- (f) Indicar el día de pago y el número de constancia de pago por derecho de tramitación.”

c.3 Para una organización de mantenimiento extranjera, localizada en un Estado con el cual se tenga suscrito un acuerdo de reconocimiento mutuo o delegación de las funciones de mantenimiento.

- (i) Solicitud para Certificado de Aprobación (Permiso de Operación) de una Organización de Mantenimiento Aprobada; acompañada de los motivos para los cuales se requiere el certificado.
- (ii) Copia del documento registral actualizado en el que conste la representación de la persona que suscribe la solicitud. Este requisito es solamente exigible cuando no se encuentra acreditada ante la DGAC, la representación de la persona que suscribe la solicitud.
 - Corresponde a la OMA, mantener actualizada ante la DGAC, la información sobre sus representantes legales, debiendo comunicar cualquier cambio que se produzca y acreditarlo con la documentación registral correspondiente.
- (iii) Copia de los certificados y habilitaciones de organización de mantenimiento aprobada emitidos por la Autoridad Aeronáutica Civil del Estado contratante de la OACI en el que se encuentra ubicado.
- (iv) Pago de los derechos de tramitación e inspección correspondientes.
- (v) Al aprobar a un organismo de mantenimiento, la DGAC actuando como Estado de Matrícula se asegurará de que se cumplan las normas de esta regulación vinculados con: la aprobación de organismos de mantenimiento, manual de la organización de mantenimiento, procedimientos de mantenimiento y sistema de aseguramiento de la calidad, instalaciones, personal, registros y certificación de conformidad de mantenimiento.

d. Reservado

e. Documentación requerida para la modificación de un Certificado de Aprobación (Permiso de Operación)

En cumplimiento del Artículo 328-C del Reglamento de la Ley 27261, todo cambio sustantivo de las condiciones establecidas en el permiso de operación (certificado de aprobación) de organización de mantenimiento aprobada, tales como base principal de mantenimiento, ubicación fija adicional, lista de capacidades, aeronaves, accesorios y servicios especializados, requiere la modificación del Permiso de Operación.

Son requisitos para la modificación del permiso de operación (certificado de aprobación) de Organización de Mantenimiento Aprobada - OMA o OMAE (talleres de mantenimiento), la presentación de lo siguiente:

(a) Solicitud dirigida al Director General de Aeronáutica Civil (DGAC) en la que se indique:

- La modificación solicitada
- El número de partida registral en la que conste inscrita la representación de quien suscribe la solicitud. En caso que, no se encuentre inscrita la representación, copia simple de la carta poder.

(b) Copia simple o formato electrónico (PDF) a través de un CD/DVD/RW del Manual de Organización de Mantenimiento actualizado de acuerdo a las modificaciones solicitadas, en el caso de OMA nacional.

(c) Lista de capacidades para cada ubicación, en caso de modificación de bases, para OMA nacional.

(d) Lista de cumplimiento de lo establecido en la presente regulación, en caso de modificación de lista de capacidades, para OMA nacional.

(e) Copia simple del documento que acredite el registro de la marca de servicio, en caso de modificación del permiso de operación para incorporación de dicha marca, para OMA nacional.

(f) Copia simple de los certificados y habilitaciones de organización de mantenimiento aprobada emitida por la Autoridad Aeronáutica Civil del Estado en el que se encuentre ubicado, que contemple las modificaciones solicitadas, en el caso de OMA extranjera.

(g) Indicar el día de pago y el número de constancia de pago por derecho de tramitación.

Las solicitudes de modificación del permiso de operación (certificado de aprobación) de organización de mantenimiento aprobada son resueltas por el Director General de Aeronáutica Civil en el plazo de 30 días hábiles contados a partir de la presentación de la documentación completa o desde que ésta se complete. El procedimiento se sujeta al silencio administrativo positivo.

Apéndice 7 CLASIFICACIÓN OMA

- (a) En la siguiente tabla se indican los criterios para la clasificación de las OMA's. Si una organización se ubica dentro de una categoría por un criterio determinado (por ejemplo: cantidad de personal) o en otra categoría por otros criterios diferentes (por ejemplo, complejidad) se deberá aplicar la categoría de mayor exigencia.
- (b) Bastará que una OMA se ubique en uno de los criterios indicados en el cuadro para que cumpla todos los requisitos aplicables a la categoría.

Reglamento	Criterios	Categorización de la OMA		
		Pequeña	Mediana	Grande
RAP 145 Organización de Mantenimiento Aprobada	Personal	Hasta 5	6 a 20	Mas de 20
	Mantenimiento que proporciona la OMA	Mantenimiento de aeronaves o componentes de aeronaves para aviación general (RAP 91 Parte I) y explotadores de servicios aéreos bajo el RAP 135		Mantenimiento de aeronaves o componentes de aeronaves para un explotador de servicios aéreos con aeronaves grandes y turbo-reactores (RAP 91 Parte II) y explotadores de servicios aéreos RAP 135 y RAP 121.
	Complejidad	Un número pequeño de habilitaciones de mantenimiento que cubre un número limitado de marca y modelo de aeronaves y/o de equipos.	Un número mediano de habilitaciones de mantenimiento que cubre un número medio de marca y modelo de aeronaves y/o equipos.	Múltiples habilitaciones de mantenimiento que cubre un amplio rango de aviones y/o equipos
Sistema de gestión		SMS	SMS	SMS

Nota 1: Un número pequeño de habilitaciones se considerará 1 habilitación. En cuanto a las limitaciones se considera para una aeronave un máximo de 3; y para equipos / componentes un máximo de 10. Esto está sujeto a la determinación de la DGAC en base a la dificultad de mantenimiento que tengan estas aeronaves, equipos y/o componentes.

Nota 2: Un número mediano de habilitaciones se considera hasta 3 habilitaciones. En cuanto a las limitaciones se considera para una aeronave un máximo de 5; y para equipos / componentes un máximo de 15. Esto está sujeto a la determinación de la DGAC en base a la dificultad de mantenimiento que tengan estas aeronaves, equipos y/o componentes.

Nota 3: Múltiples habilitaciones se consideran 4 o más habilitaciones. En cuanto a las limitaciones se considera para una aeronave 6 o más; y para componentes 16 o más.

Nota 4: Para determinar la cantidad mínima de personal que requiere la OMA, se deberá tener en cuenta ciertas consideraciones por las funciones que será posible cumplir en forma simultánea.

Apéndice 8

Sucesos relacionados a los Informes de Dificultades de Servicio (IDS-OMA)

A fin de determinar los informes “IDS” que deben presentar los OMA a la DGAC, se deberán considerar pero no limitar los siguientes aspectos:

- a. El presente Apéndice indica los sucesos mínimos, que las OMA's bajo la presente regulación, deben informar a la DGAC en conformidad con el Párrafo 145.350 (b).
- b. Los informes de dificultades en el servicio “IDS” serán enviados a la DGAC (utilizando el formato “Apéndice 6 de la RAP 43”) en un período no mayor de 3 días calendario a partir de la identificación de la falla, mal funcionamiento o defecto de la aeronave, componente de aeronave, motor, hélice o modificación y a la AAC del Estado de matrícula (conforme lo dispuesto por dicho Estado) en conformidad con el párrafo 145.350 (c) de la presente regulación.
- c. Se deberán considerar pero no limitar los siguientes sucesos:
 1. Daños estructurales que excedan los límites permisibles (por ejemplo deformación permanente, exfoliación, desgaste excesivo o corrosión) detectados durante el mantenimiento.
 2. Fuga excesiva o contaminación de líquidos (por ejemplo: fluido hidráulico, combustible, aceite y otros)
 3. Fallo o mal funcionamiento de cualquier parte de motor o grupo motopropulsor y/o transmisión que pueda provocar una falla de contención de componentes o falla en la estructura de soporte de motor.
 4. Daño, fallo o defecto de la hélice que pueda provocar la separación en vuelo de la misma o de gran parte de la misma y/o mal funcionamiento del control de la hélice.
 5. Daño, fallo o defecto del acoplamiento de las palas de los rotores o de la caja de transmisión del rotor principal que pueda provocar la separación en vuelo del conjunto del rotor y/o mal funcionamiento del control del rotor.
 6. Mal funcionamiento significativo de un sistema o equipo crítico de seguridad, incluido el sistema o equipo de emergencia durante la prueba de mantenimiento, o fallo en la activación de estos sistemas tras el mantenimiento.
 7. Daño grave del sistema de interconexión de cableado eléctrico (EWIS).
 8. Cualquier otra información dispuesta por la AAC del Estado de matrícula cuando la DGAC es distinta a la AAC del Estado de matrícula.
 9. El uso de productos, componentes o materiales de origen desconocido o sospechoso, o de componentes críticos no aptos para el servicio.
 10. Sucesos de combustión, fusión, humos, emanaciones, arcos eléctricos, sobrecalentamiento o incendio detectados.
 11. Un mal funcionamiento significativo, un problema de fiabilidad o recurrente de calidad de grabación que afecte a un sistema registrador de vuelo (tal como un registrador de datos de vuelo, un sistema registrador por enlace de datos o un sistema registrador de voz en cabina de vuelo) o la falta de información necesaria para garantizar la aptitud para el servicio de un sistema registrador de vuelo.
 12. Otros que sean considerados por la DGAC.