

PARTE II – ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS**VOLUMEN I – PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE OMAS**

Capítulo 15 – Aceptación de una Organización de Mantenimiento o Sistema Equivalente para el mantenimiento de aeronaves de matrícula extranjera de un explotador aéreo peruano operando bajo la RAP 91, 121 y 135.

Índice

	Página
Sección 1 - Antecedentes	PII-VI-C15-1
1. Objetivo.....	PII-VI-C15-1
2. Alcance.....	PII-VI-C15-1
3. Generalidades.....	PII-VI-C15-2
4. Base de Cumplimiento.....	PII-VI-C15-2
5. Ayudas al Proceso.....	PII-VI-C15-2
Sección 2 – Procedimientos	PII-VI-C15-2
2.1 Pre aplicación	
2.2 Solicitud formal	
2.3 Evaluación de la documentación	
2.4 Auditoria/Inspección y Demostración	
2.5 Aceptación de la capacidad técnica de mantenimiento	

Sección 1 – Antecedentes**1. Objetivo**

El objetivo de este Capítulo es proporcionar orientación al inspector de aeronavegabilidad para evaluar la capacidad técnica de una Organización de Mantenimiento o un Sistema Equivalente que usará un explotador aéreo peruano para efectuar el mantenimiento a las aeronaves de matrícula extranjera que son parte de su flota.

2. Alcance

Este capítulo es aplicable a un explotador aéreo peruano que utilizan y/o mantienen acuerdos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves con matrícula extranjera, y que el mantenimiento de las aeronaves de matrícula extranjera se efectuarán a través de una Organización de mantenimiento o un Sistema Equivalente en concordancia con las prescripciones de los Anexos 6 y 8 de la OACI, respecto a la aeronavegabilidad.

3. Generalidades

3.1 El Anexo 8 de la OACI prescribe las normas de carácter general en materia de aeronavegabilidad, donde definen los requisitos mínimos que toda aeronave debe contar para la operación en conformidad con los requerimientos del Estado de matrícula.

3.1.1. *El Anexo 6, Capítulo 1, Definiciones, define la Conformidad de mantenimiento de acuerdo a lo siguiente:*

***Conformidad de mantenimiento.** Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refieren han sido concluidos de manera satisfactoria, bien sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento o según un sistema equivalente.*

El Anexo 6, Capítulo 8, Mantenimiento del avión

8.1.2 El explotador no explotará un avión a menos que su mantenimiento y el visto bueno para entrar en servicio sean realizados por un organismo reconocido conforme a lo estipulado en 8.7, o con arreglo a un sistema equivalente, siempre que uno de esos modos de mantenimiento sea aceptable para el Estado de matrícula.

8.1.3 Cuando el Estado de matrícula acepte un sistema equivalente, la persona que firme la conformidad (visto bueno) de mantenimiento estará habilitada para ello según lo establecido en el Anexo 1.

3.2 De acuerdo a lo señalado en 3.1.1, Sistema Equivalente significa cualquier otra modalidad de organización diferente en su configuración que el de una organización diseñada exclusivamente para efectuar mantenimiento, usada en varios Estados para cumplir con los requerimientos de mantenimiento establecidos en el Anexo 8. Un ejemplo de ello es la autorización que emite la FAA de los EEUU a un explotador aéreo para establecer dentro de su organización de explotador una sub organización que gestiona el mantenimiento de manera equivalente a cómo lo haría una organización de mantenimiento externa.

3.3 De acuerdo a este marco normativo la aplicación de este procedimiento tiene el objetivo de determinar la aceptación por parte de la DGAC de las autorizaciones y habilitaciones que la CAA extranjera le ha otorgado a una Organización de Mantenimiento o Sistema Equivalente, sobre la base de las prescripciones que establece los Anexos 6 y 8 respecto de la aeronavegabilidad.

4. Base de Cumplimiento

4.1 La base reglamentaria de cumplimiento – Anexo 6 y 8 - OACI.

5. Ayudas al Proceso

5.1 Para efectuar la evaluación el inspector de aeronavegabilidad podrá utilizar los documentos que se indican a continuación:

5.2 Formularios y ayudas al trabajo.-

a) Formularios:

1) F3-MIA. Formulario de habilitaciones, limitaciones, y alcances de la OMA (Lista de capacidades)

2) LMC-145 Lista de medición de cumplimiento RAP 145 NE (Solo como una referencia equivalente para determinar cumplimiento del Anexo 8 de la OACI)

- LV2-MIA Evaluación de lista de capacidad;
- LV3-A-MIA Evaluación de los edificios e instalaciones;
- LV3-B-MIA Evaluación de equipamiento, herramientas, y materiales;
- LV5-MIA Evaluación del personal;
- LV5-1-MIA Evaluación del personal de certificación;
- LV6-MIA Evaluación de los datos de mantenimiento;
- LV7-MIA Evaluación de la conformidad de mantenimiento;
- LV8-MIA Evaluación de los registros de mantenimiento;
- LV9-MIA Evaluación del sistema de aseguramiento;
- LV10-MIA Evaluación del manual de la OMA;
- LV12-MIA Evaluación del sistema de control de mantenimiento y de inspección;

Nota importante sobre el uso de estos Formularios y ayudas al trabajo: Si bien estos formularios y ayudas están diseñados para evaluar la capacidad técnica de una organización de mantenimiento con relación a la RAP 145, su uso tendrá los mismos efectos cuando se desea determinar cumplimiento con las previsiones del Anexo 8 de la OACI, en vista que dicha regulación se encuentra armonizada con los requisitos correspondientes del mencionado Anexo.

Sección 2 – Procedimientos

2.1 Pre Aplicación: Previo a la presentación de la solicitud, el explotador interesado deberá tomar contacto directo con la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones de la DGAC, a través de reuniones en las cuales se le brindará información detallada sobre el procedimiento.

El solicitante deberá tener especial atención en la documentación que presente la organización de mantenimiento o Sistema equivalente del cual requiere la aceptación.

2.2 Solicitud Formal: La solicitud deberá ser presentada por la Organización de Mantenimiento o Sistema Equivalente extranjero, adjuntando la siguiente documentación:

- a) Contrato de servicio de mantenimiento vigente con el explotador aéreo Peruano,
- b) Copia de las autorizaciones y aprobaciones otorgadas por la Autoridad Aeronáutica extranjera a la Organización de Mantenimiento o Sistema Equivalente que ejecutará el mantenimiento (Certificado de la Organización de Mantenimiento o equivalente, lista de capacidades y manuales de procedimientos).

2.3 Evaluación de la documentación

- a) Designación del equipo de evaluación.- La CTC dependiendo de la complejidad de las autorizaciones nombrará a un equipo de inspectores en un número apropiado, donde uno de los integrantes del equipo asumirá la responsabilidad de JPC.

- b) El equipo y/o inspector a cargo del proceso efectuará una evaluación técnica y documentaria a las autorizaciones otorgadas por la Autoridad Aeronáutica extranjera a la Organización de Mantenimiento o Sistema Equivalente, a fin de determinar si las aprobaciones y sus habilitaciones de dicha organización son equivalentes con los estándares previstos en la RAP 145 y/o del Anexo 8 - OACI.
- c) Durante esta fase el equipo de certificación efectuará una revisión de la documentación, manuales y documentos presentados. En esta revisión el Inspector a cargo organiza a su equipo y le asigna a cada inspector una sección de la LMC-145, indicada en el Apéndice B, para verificar si está documentado e implementado y que de esta forma se asegure el cumplimiento equivalente de los estándares de la RAP 145 y/ el Anexo 8 - OACI.
- d) Evaluación de la lista de capacidad y su alcance por cada ubicación adicional. Es importante señalar que el análisis de la lista de capacidad permitirá al inspector de aeronavegabilidad conocer los alcances del mantenimiento solicitado por el explotador a la Organización de Mantenimiento extranjera o Sistema Equivalente y si tiene la aprobación de la autoridad aeronáutica respectiva.
- e) Discrepancias en los documentos.- Si los documentos están incompletos o deficientes, o si se determina incumplimiento de la equivalencia con la RAP 145 y con el Anexo 8 y/o alguna regulación aplicable o se encuentran que algunos procedimientos podrían generar prácticas inseguras de mantenimiento, se emitirá una no conformidad devolviendo el documento para la acción correctiva correspondiente, comunicándole además al solicitante que el proceso de aceptación no continuará hasta las no-conformidades sean levantadas. Es responsabilidad de la OM o Sistema Equivalente que las enmiendas que sean necesarias efectuar en los manuales como resultado para levantar las discrepancias sean aceptadas/aprobadas por su Autoridad Aeronáutica.

También es importante recalcar al inspector que las discrepancias que se determinen deben estar en correspondencia con requisitos regulatorios establecidos en el Anexo 8 -OACI.

2.4 Inspección y Demostración:

- a) Coordinación y planificación de la demostración y/o auditoría:
 - 1) El inspector a cargo (JPC) y su equipo de certificación deben programar la inspección previa coordinación por escrito con el solicitante.
 - 2) El conocimiento de la dimensión y complejidad de la organización de mantenimiento ayuda en forma anticipada a determinar el tiempo necesario para realizar la inspección, y la necesidad de recurrir al apoyo de otros inspectores del área de aeronavegabilidad o de otras áreas más especializadas. Para realizar en buena forma el proceso de evaluación, el inspector necesitará familiarizarse con los procedimientos establecidos por la Organización de Mantenimiento o Sistema equivalente en sus manuales de procedimientos u otros documentos establecidos.
 - 3) La forma y detalle de la evaluación se efectuará mediante el uso de las ayudas de trabajo aplicables, indicadas la sección 1, ítem 5 (ayudas al proceso) de este capítulo.
- b) Ejecución de la inspección
 - 1) Verificación de la infraestructura de acuerdo a la magnitud de su lista de capacidad aprobada.
 - 2) Verificar la disponibilidad del manual de la Organización de Mantenimiento y/o equivalente; y si contiene la aceptación/aprobación de la Autoridad Aeronáutica respectiva.

- 3) Verificar que los procedimientos del manual estén adecuadamente implementados. Elegir algún procedimiento y verificar su implementación constatando la existencia de los recursos necesarios que garanticen la eficacia de los mismos.
- 4) Requerir la demostración de sus procedimientos, en especial los que tienen mayor relevancia con la aeronavegabilidad, como el manejo de archivos de mantenimiento e inspección, la conformidad de mantenimiento, las auditorías internas de calidad, y otras demostraciones que se consideren necesarios para determinar la solidez de la capacidad técnica de la organización. Debe aplicarse un enfoque sistémico en esta evaluación.
- 5) Si alguna demostración resultara insatisfactoria el equipo de evaluación coordinará con el solicitante para que, luego de la corrección de la no-conformidad, pueda programarse una nueva inspección si fuera necesario. Todas estas observaciones deben estar documentadas. Es imprescindible que las no-conformidades sean corregidas antes de emitir la aceptación de la capacidad técnica para el mantenimiento.

2.5 **Aceptación de la capacidad técnica de mantenimiento:**

- a) De concluirse satisfactoriamente la auditoría/inspección la DGAC otorgará, vía oficio emitido por la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones (dirigido al representante de la organización de mantenimiento o sistema equivalente, con copia al explotador aéreo interesado) la aceptación de la capacidad técnica de la organización de mantenimiento para efectuar el mantenimiento contratado, de acuerdo a la lista de capacidades aprobada por su Autoridad Aeronáutica y aceptada por la DGAC.
 - b) El informe final del equipo de evaluación es de mucho valor, como evidencia de la ejecución del proceso lo cual servirá para la preparación de planes de vigilancia ya que, de haberlos, destacará las áreas débiles o áreas que evidenciaron dificultades durante la inspección y demostración.
 - c) Como acción consecuente al proceso de aceptación, el explotador de servicios aéreos deberá incluir en el MCM o Manual de Procedimientos de Mantenimiento requerido por el Estado de Matrícula, un Apéndice que detalle el mantenimiento contratado y en el cual se inserte una copia del documento de aceptación emitida por la DGAC a la organización de mantenimiento o Sistema Equivalente.
 - d) Del mismo modo, se deberá registrar la autorización de mantenimiento en la especificaciones relativas de operaciones (OpSpecs) de cada aeronave afectada, señalando que el mantenimiento será efectuado por la organización de mantenimiento o Sistema Equivalente (señalar el nombre) en concordancia con las autorizaciones del Estado de Matrícula de la aeronave afectada aceptadas por la DGAC (señalar el oficio de aceptación).
-