

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL

PARTE 145

ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

Argentina



REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL

PARTE 145

ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS



ANAC | Administración Nacional
de Aviación Civil

Argentina



REGISTRO DE ENMIENDAS

| ENMIENDAS | | | |
|---------------------------|----------------------------|---------------------------|--------------------|
| Número de Enmienda | Fecha de Aplicación | Fecha de Anotación | Anotada por |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS

| CAPÍTULO | PAGINA | REVISION | CAPÍTULO | PAGINA | REVISION |
|----------------------------------|--------|------------|------------|--------|------------|
| REGISTRO DE ENMIENDAS | ii | XX/XX/XXXX | APÉNDICE 3 | 3.1 | XX/XX/XXXX |
| | | | | 3.2 | XX/XX/XXXX |
| LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS | iii | XX/XX/XXXX | APÉNDICE 4 | 4.1 | XX/XX/XXXX |
| | iv | XX/XX/XXXX | | 4.2 | XX/XX/XXXX |
| | | | | 4.3 | XX/XX/XXXX |
| ÍNDICE | v | XX/XX/XXXX | | 4.4 | XX/XX/XXXX |
| | vi | XX/XX/XXXX | | | |
| AUTORIDADES DE APLICACIÓN | vii | XX/XX/XXXX | | | |
| AUTORIDAD DE COORDINACIÓN | viii | XX/XX/XXXX | | | |
| CAPÍTULO A | 1.1 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 1.2 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 1.3 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 1.4 | XX/XX/XXXX | | | |
| CAPÍTULO B | 2.1 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 2.2 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 2.3 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 2.4 | XX/XX/XXXX | | | |
| CAPÍTULO C | 3.1 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 3.2 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 3.3 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 3.4 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 3.5 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 3.6 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 3.7 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 3.8 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 3.9 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 3.10 | XX/XX/XXXX | | | |
| CAPÍTULO D | 4.1 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 4.2 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 4.3 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 4.4 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 4.5 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 4.6 | XX/XX/XXXX | | | |
| APÉNDICE 1 | 1.1 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 1.2 | XX/XX/XXXX | | | |
| APÉNDICE 2 | 2.1 | XX/XX/XXXX | | | |
| | 2.2 | XX/XX/XXXX | | | |



ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 145 - ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS

INDICE GENERAL

- REGISTRO DE ENMIENDAS

- LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS

- ÍNDICE

- AUTORIDADES DE APLICACIÓN

- AUTORIDAD DE COORDINACIÓN

- CAPÍTULO A - GENERALIDADES

| <i>Sec.</i> | <i>Título</i> |
|-------------|---------------|
| 145.001 | Definiciones |
| 145.005 | Aplicación |

- CAPÍTULO B - CERTIFICACIÓN

| <i>Sec.</i> | <i>Título</i> |
|-------------|---|
| 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 capacidad |
| 145.140 | Requisitos para mantener la validez continua de la aprobación |
| 145.145 | Métodos alternos de cumplimiento |
| 145.150 | Cancelación, suspensión, o denegación del certificado |
| 145.155 | Autoridad para auditar |

- CAPÍTULO C - SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

| <i>Sec.</i> | <i>Título</i> |
|-------------|--|
| 145.200 | Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) |

Subcapítulo C1 - Política y objetivos

| | |
|---------|---|
| 145.250 | Responsabilidad y compromiso de la administración |
| 145.255 | Responsabilidad de la administración respecto de la seguridad operacional |
| 145.260 | Asignación del personal clave de seguridad operacional |
| 145.265 | Reservado |
| 145.270 | Coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia |
| 145.275 | Documentación |

Subcapítulo C2 - Gestión del riesgo de la seguridad operacional

| | |
|---------|----------------------------|
| 145.300 | Generalidades |
| 145.305 | Identificación del peligro |
| 145.310 | Gestión del riesgo |

Subcapítulo C3 - Garantía de la seguridad operacional

| | |
|---------|---------------|
| 145.400 | Generalidades |
|---------|---------------|

- 145.405 Supervisión y medición del desempeño de la seguridad operacional
- 145.410 Gestión del cambio
- 145.415 Cambios en la OMA que deben ser informados
- 145.420 Mejora continua del sistema de seguridad operacional

Subcapítulo C4 - Promoción de la seguridad operacional

- 145.500 Instrucción de la seguridad operacional
- 145.505 Comunicación de seguridad operacional
- 145.510 Implantación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)

- CAPÍTULO D - REGLAS DE OPERACIÓN

| <i>Sec.</i> | <i>Título</i> |
|-------------|---|
| 145.600 | Personal involucrado en mantenimiento |
| 145.605 | Personal de certificación |
| 145.610 | Edificios y las instalaciones |
| 145.615 | Requisitos especiales para los edificios y las instalaciones |
| 145.620 | Equipamientos, herramientas y materiales |
| 145.625 | Datos de mantenimiento que debe mantener y usar la OMA |
| 145.630 | Documento que acredita que el mantenimiento ha sido realizado adecuadamente |
| 145.635 | Registro de mantenimiento |
| 145.640 | Sistemas de mantenimiento, inspección y calidad |

- APÉNDICE 1 - RESERVADO

- APÉNDICE 2 - RESERVADO

- APÉNDICE 3 - ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO NO APROBADAS TRABAJANDO BAJO EL CONTROL DE UN SISTEMA DE AUDITORÍAS INDEPENDIENTES DE UNA OMA (SUBCONTRATO)

- APÉNDICE 4 - ESTRUCTURA PARA LA ELABORACIÓN DE LA LISTA DE CAPACIDAD

AUTORIDADES DE APLICACIÓN

Los siguientes Organismos actuarán en carácter de Autoridades Aeronáuticas competentes en sus respectivas áreas de responsabilidad:

1. ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

Azopardo 1405 - Piso 9

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 54 11 5941-3100 / 3101

Web: www.anac.gov.ar

2. DIRECCIÓN NACIONAL DE INSPECCIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA

Azopardo 1405 - Piso 3

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel/Fax: 54 11 5941-3122 / 3174

3. DIRECCIÓN NACIONAL DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Y AERÓDROMOS

Azopardo 1405 - Piso 3

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel/Fax: 54 11 5941-3122 / 3174

4. DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Azopardo 1405 - Piso 2

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 54 11 5941-3130 / 3131

Tel/Fax: 54 11 5941-3000 Int.: 69664

5. DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO

Azopardo 1405 - Piso 6

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 54 11 5941-3111 / 3125

Tel/Fax: 54 11 5941-3112

6. DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Azopardo 1405 - Piso 5

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel/Fax: 54 11 5941-3120

7. JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL

Av. Belgrano 1370 Piso 11

C1093AAO - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 54 11 4381-6333 / 54 11 4317-6704

Tel/Fax: 54 11 4317-0405

E-mail: info@jiaac.gov.ar

AUTORIDAD DE COORDINACIÓN

Para la recepción de consultas, presentación de propuestas y notificación de errores u omisiones dirigirse a:

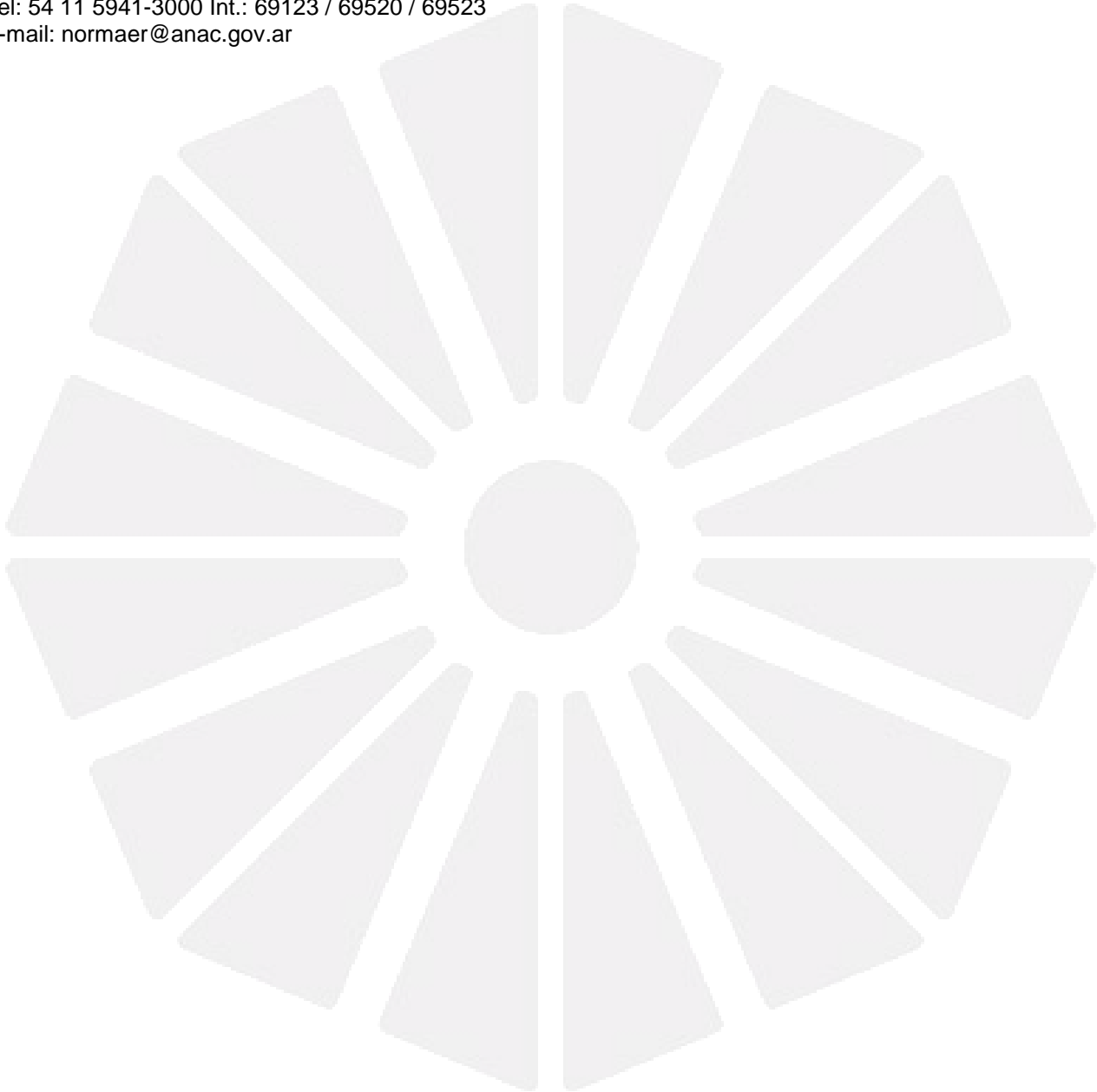
1. UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN – DPTO. NORMATIVA AERONÁUTICA, NORMAS Y PROCEDIMIENTOS INTERNOS

Azopardo 1405 - Piso 7

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 54 11 5941-3000 Int.: 69123 / 69520 / 69523

E-mail: normaer@anac.gov.ar



REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 145 - ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS

CAPÍTULO A – GENERALIDADES

| Sec. | Título |
|---------|--------------|
| 145.001 | Definiciones |
| 145.005 | Aplicación |

145.001 Definiciones

(a) Para los propósitos de este Reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:

- (1) **Anexo a la lista de capacidad.** Es el documento emitido por la OMA el cual es aprobado de acuerdo a los procedimientos de la ANAC en el Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM). El anexo a la lista de capacidad permite la gestión dinámica de los detalles de las habilitaciones para componentes, excepto motores, hélices y servicios especializados, que fueron aprobadas a la OMA en su lista de capacidad. El anexo a la lista de capacidad es considerada parte de la lista de capacidad aprobada por la ANAC, sin embargo en este anexo a la lista de capacidad la ANAC podrá permitir la autoinclusión de determinados servicios siempre y cuando la OMA tenga un adecuado proceso de autoinclusión, conforme lo establecido por la ANAC.
- (2) **Autorización de certificación.** Es la autorización emitida por la organización de mantenimiento aprobada de acuerdo a esta Parte, la cual especifica el hecho de que pueden firmar a nombre de ella, certificados de conformidad de mantenimiento según lo establecido en las Secciones 43.400, 145.605 y 145.630 del Capítulo D, dentro de las limitaciones establecidas en dicha autorización.
- (3) **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.
- (4) **Cancelación.** Para los propósitos de este Reglamento, significa la acción de anular o derogar en forma definitiva el certificado de aprobación de la OMA otorgado por la ANAC, por renuncia y por razones justificadas.
- (5) **Certificado de Aprobación.** Es el documento otorgado por la ANAC que acredita que una organización de mantenimiento ha certificado la actividad que realiza conforme a lo establecido por esta Parte 145.
- (6) **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 establecida.
- (7) **Componente de aeronave.** Todo equipo, instrumento, sistema o parte de una aeronave que, una vez instalado en ésta, sea esencial para su funcionamiento.
- (8) **Datos de mantenimiento.** Cualquier dato aprobado o aceptado por la ANAC 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.
- (9) **Datos de mantenimiento aceptables.** Cualquier dato técnico que comprenda métodos y prácticas aceptables por la ANAC y que puedan ser usados como base para la aprobación de datos de mantenimiento. Los manuales de mantenimiento, el manual de la OMA y las Circulares de Asesoramiento, son ejemplos de datos de mantenimiento aceptables.
- (10) **Datos de mantenimiento aprobados.** Cualquier dato técnico que haya sido específicamente aprobado por la ANAC. Las especificaciones de los certificados tipo y de los certificados tipo suplementarios, directivas de aeronavegabilidad y los manuales del titular del certificado de tipo cuando sea específicamente indicado, son ejemplos de datos de mantenimiento aprobados.
- (11) **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, no satisface los requerimientos mínimos de la Parte 145.
- (12) **Estándar aprobado.** Estándar de fabricación, diseño, mantenimiento o calidad aprobado por la ANAC.
- (13) **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 ANAC y el presente Reglamento. Es el representante directo ante la ANAC 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 este Reglamento, la OMA puede usar otras designaciones como: Director Ejecutivo, Presidente, Vicepresidente, etc.

(14) **Inspección.** Es el acto de examinar una aeronave o componente de aeronave para establecer la conformidad con un dato de mantenimiento.

(15) **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.

(16) **Lista de capacidad.** Es el documento que indica las limitaciones de capacidad de mantenimiento conforme a la Sección 145.135.

(17) **Lista de cumplimiento.** Documento que lista las Secciones de la Parte 145 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.

(18) **Mantenimiento.** Ejecución de los trabajos requeridos para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, lo que incluye una o varias de las siguientes tareas: reacondicionamiento, inspección, reemplazo de piezas, rectificación de defectos e incorporación de una modificación o reparación.

(19) **Mantenimiento de base.** También conocido como mantenimiento mayor, consiste generalmente en revisiones de check C y check D.

(20) **Manual de la Organización de Mantenimiento.** Documento aprobado por el Gerente Responsable y aceptado por la ANAC, que presenta en detalle la composición de la organización de mantenimiento y las atribuciones directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de inspección, de calidad y seguridad operacional.

(21) **Modificación.** Una modificación de una aeronave o componente de aeronave significa un cambio en el diseño de tipo que no constituya una reparación.

(i) Mayor: Una modificación mayor significa un cambio de diseño 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 el peso y balanceo, 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 o que no pueda ejecutarse por medio de operaciones elementales.

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

(22) **Organización.** Organismo registrado como una entidad legal en cualquier jurisdicción, ya sea dentro o fuera del territorio de la República Argentina. Esta organización puede estar ubicada en más de un lugar.

(23) **Personal de certificación.** Es aquel personal que está autorizado por la OMA, para emitir la certificación de conformidad de mantenimiento a las aeronaves o los componentes de aeronave.

(24) **Personal técnico.** Es aquel personal de mantenimiento que esté involucrado en la ejecución de las tareas de mantenimiento y que es responsable de la preparación y firma de los registros de mantenimiento, certificados y documentos de conformidad de mantenimiento.

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

(26) **Reparación.** Restauración de una aeronave o componente de aeronave a su condición de aeronavegabilidad, para asegurar que la misma sigue satisfaciendo los aspectos de diseño de su certificado tipo, cuando ésta 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.

(27) **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.

(28) **Seguridad operacional.** Es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.

(29) **Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).** Es un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, política y procedimientos necesarios.

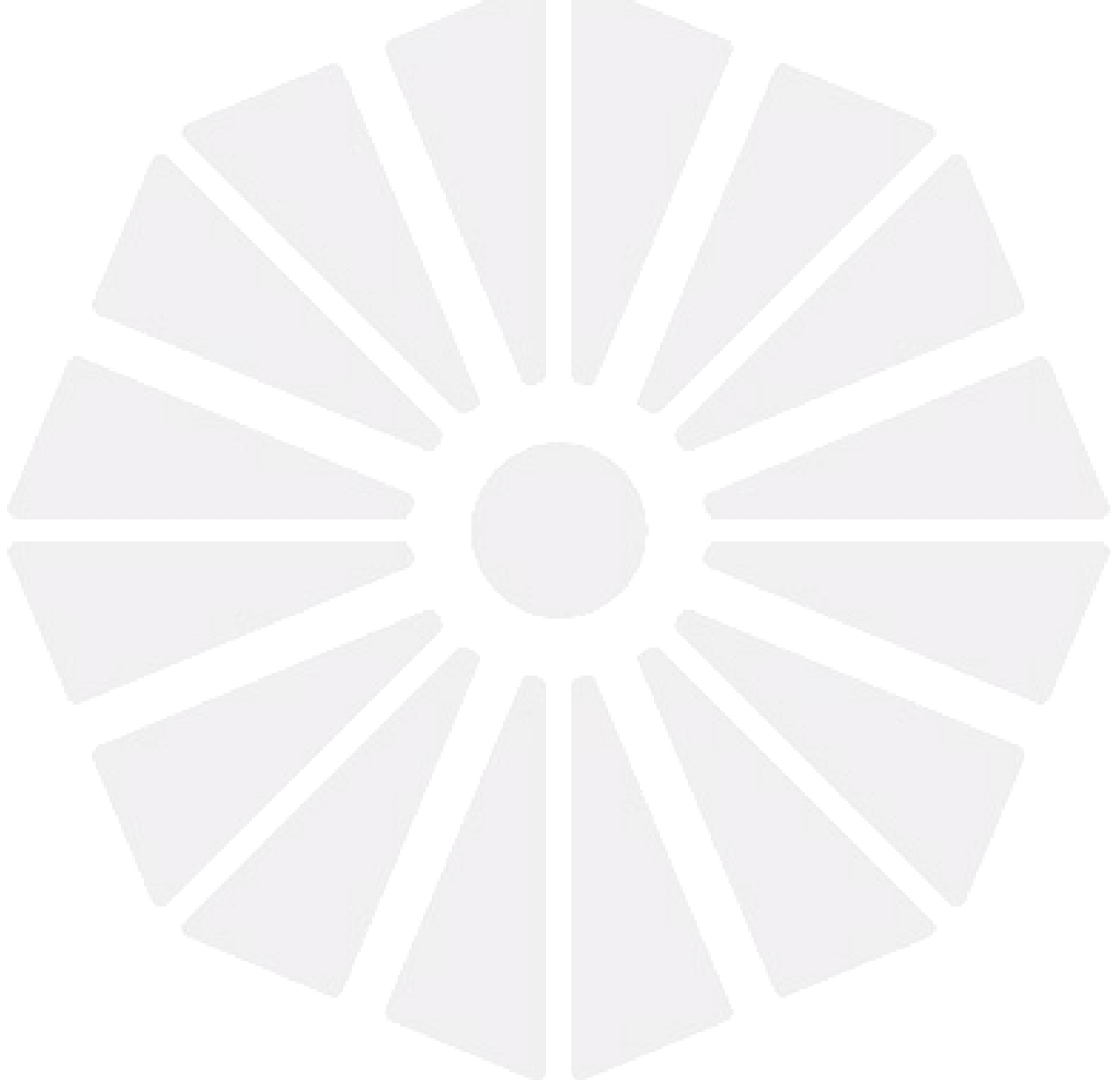
(30) **Suspensión.** Para los propósitos de esta parte, se refiere a la interrupción o aplazamiento temporal del certificado de aprobación de los alcances de la lista de capacidad de la OMA.

(31) **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.

(32) **Ubicación.** Lugar desde el cual una organización, realiza o propone realizar las actividades que requieren una aprobación conforme a esta Parte 145.

145.005 Aplicación

Este Reglamento establece los requisitos para la emisión de la aprobación de las organizaciones de mantenimiento de las aeronaves y componentes de aeronaves, y dispone las normas generales para su operación. Cuando se otorga la aprobación ésta aplica a toda la organización encabezada por un Gerente Responsable.





ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 145 - ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS

CAPÍTULO B – CERTIFICACIÓN

| <i>Sec.</i> | <i>Título</i> |
|-------------|---|
| 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 capacidad |
| 145.140 | Requisitos para mantener la validez continua de la aprobación |
| 145.145 | Métodos alternos de cumplimiento |
| 145.150 | Cancelación, suspensión, o denegación del certificado |
| 145.155 | Autoridad para auditar |

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 en la forma y manera que prescribe la ANAC e incluir lo siguiente:

- (1) el formulario de solicitud (Form. DA 8310-3), adjuntando una lista por tipo, marca, modelo y alcance de mantenimiento solicitado según corresponda a cada artículo para el cual se realiza la solicitud.
- (2) su manual de organización de mantenimiento y/o sus enmiendas, requerido por el Párrafo 145.275 (b) del Capítulo C de este Reglamento;
- (3) la presentación por parte del solicitante de una lista de capacidad para cada ubicación; y
- (4) la presentación por parte del solicitante de la lista de cumplimiento en la cual la organización de mantenimiento establezca el cumplimiento de cada requisito que sea aplicable de esta Parte 145.
- (5) copia de lo siguiente, certificada por escribano público o Autoridad Aeronáutica:
 - (i) acreditación de la existencia del propietario de la OMA como persona jurídica y/o estatuto de conformación.
 - (ii) listado de autoridades vigentes que conforman la sociedad y documento que las acredita, acta de constitución de comisión directiva y/o decreto de designación de autoridades.
 - (iii) constancia de inscripción en los organismos de fiscalización y competencia tributaria.
 - (iv) documento que acredite el derecho de uso y goce de las instalaciones destinadas a la OMA.

(b) Una organización de mantenimiento cuya base principal se encuentre fuera del territorio de la República Argentina podrá solicitar la aprobación como OMA, siempre que la ANAC considere que existe la necesidad de que se realice el mantenimiento a las aeronaves o componentes de aeronaves en esa ubicación.

(c) A solicitud del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), la ANAC podrá certificar organizaciones de mantenimiento de otros Estados miembros del Sistema Regional, siempre que hayan sido inspeccionados y recomendados para su certificación por dicho organismo regional. Para su certificación, los solicitantes deberán cumplir con la presente normativa. En igual sentido la ANAC, cuando lo requiera el SRVSOP, podrá proponer a una organización de mantenimiento certificada bajo esta Parte, para su certificación a nivel regional.

145.105 Aprobación

Una organización de mantenimiento que cumpla con los requisitos establecido en este Reglamento, y que haya realizado el pago de los derechos estipulados por la ANAC, tiene derecho a la aprobación en sus diferentes ubicaciones.

145.110 Certificado y alcance de la aprobación

(a) La aprobación de una organización de mantenimiento está indicada en el certificado de aprobación que otorga la ANAC.

(b) Ninguna persona debe realizar trabajos en una OMA sin el certificado de aprobación o infringiendo dicho certificado y sus alcances.

(c) La lista de capacidad debe establecer el alcance y limitación de los trabajos que cubre la aprobación a través del certificado.

145.115 Duración de los certificados

(a) El certificado de aprobación, incluyendo la lista de capacidad de una OMA se mantendrá vigente hasta que se renuncie a él, sea suspendido o cancelado por la ANAC de conformidad con lo requerido en la sección 145.150.

(b) El certificado de aprobación emitido a una organización de mantenimiento extranjera, tendrá vigencia indefinida, sujeto al resultado satisfactorio de una inspección/auditoría que realizará la ANAC, cuyos períodos no deberán exceder los 24 meses, de acuerdo al programa de vigilancia que al efecto tenga establecido la ANAC para las OMA.

(c) El titular de un certificado de aprobación que renuncie a él o haya sido cancelado, no puede ejercer los privilegios otorgados y debe devolver dicho certificado a la ANAC de manera inmediata, después de haber sido formalmente notificado por ésta.

145.120 Accesibilidad y disponibilidad del certificado

Cada OMA deberá mantener accesible y disponible el certificado de aprobación y la lista de capacidad para el público y la ANAC.

145.125 Limitaciones

(a) La OMA, 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 capacidad cuando no tenga disponible alguno de los siguientes elementos:

- (1) edificios e instalaciones según lo requerido en las Secciones 145.610 y 145.615 del Capítulo D de este Reglamento;
- (2) equipamientos, herramientas y materiales según lo requerido en la Sección 145.620 del Capítulo D de este Reglamento;
- (3) datos de mantenimiento según lo requerido en la Sección 145.625 del Capítulo D de este Reglamento; y
- (4) personal de certificación según lo requerido en la Sección 145.605 del Capítulo D de este Reglamento.

145.130 Privilegios

(a) Para los propósitos de esta Sección, una OMA solamente puede realizar las siguientes tareas de acuerdo a su manual de organización de mantenimiento:

- (1) realizar mantenimiento, a cualquier aeronave o componente de aeronave o partes de los mismos para la cual esté aprobada en su lista de capacidad, en las ubicaciones consignadas en el certificado de aprobación y/o en el manual aprobado de la OMA;
 - (2) hacer los arreglos para que otra organización de mantenimiento que trabaja bajo el sistema de calidad de la OMA realice mantenimiento de acuerdo a lo establecido en el Apéndice 3 de esta Parte 145;
 - (3) la OMA podrá excepcionalmente realizar mantenimiento fuera de las ubicaciones aprobadas, de acuerdo a la lista de capacidad, 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 y de acuerdo con los requisitos establecidos en este Reglamento;
 - (ii) que todo el personal necesario, equipamiento, herramientas, materiales, datos de mantenimiento están disponibles en el lugar donde el trabajo de mantenimiento será realizado; y
 - (iii) que en el manual de la organización de mantenimiento de la OMA incluya los procedimientos para realizar una tarea de mantenimiento en otro lugar que no sea el de la ubicación permanente de la OMA.
 - (iv) si la razón excepcional se llegase a transformar en recurrente en un determinado lugar, la OMA deberá solicitar que esa localidad sea aprobada.
- (4) emitir 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 145.630 del Capítulo D de este Reglamento; y

(5) sin embargo, una OMA, 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 ANAC.

145.135 Lista de capacidad

(a) Para cada ubicación de la OMA debe preparar y mantener actualizada una lista de capacidad aprobada por la ANAC.

(b) Un anexo a la lista de capacidad, será presentado cuando sea requerida por la ANAC.

(c) Las OMA's no pueden realizar mantenimiento a aeronaves o componentes de aeronaves hasta tanto la aeronave o componentes de aeronaves no estén listados en la lista de capacidad y aprobado por la ANAC que otorgó la certificación a la OMA de acuerdo a lo requerido en este Reglamento.

(d) La lista de capacidad 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 este Reglamento. El Anexo a la lista de capacidades debe contener como mínimo: la identificación del componente, número de parte, fabricante, limitaciones, fecha de autoevaluación.

(e) Para incluir una estructura de aeronave o componente de aeronave en la lista de capacidad o su anexo, la OMA debe realizar una autoevaluación para asegurar que se cuenta con los edificios e 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, y debe mantenerse archivado por la OMA. Esta autoevaluación podrá permitir la autoinclusión de determinados servicios en el anexo de la lista de capacidad de acuerdo al procedimiento aprobado que es parte del MOM.

(g) La OMA al incluir una aeronave o componente de aeronave en la lista de capacidad o su anexo, debe enviar una copia de esta lista para su aprobación a la ANAC que otorgó el certificado a la OMA, a menos que exista un procedimiento diferente aprobado por la ANAC.

(h) La lista de capacidad y el anexo de la lista de capacidad, cuando corresponda, deben estar disponibles en las instalaciones de la OMA para ser consultado por el público y por la ANAC.

(i) Las autoevaluaciones deben estar disponibles en las instalaciones de la OMA para ser inspeccionadas por la ANAC.

(j) La OMA mantendrá los registros de las autoevaluaciones por dos (2) años contados a partir de la fecha de aprobación de la enmienda de la lista de capacidad y su anexo por parte de la ANAC.

145.140 Requisitos para mantener la validez continua de la aprobación

(a) A menos que la aprobación haya sido previamente, cancelada o la OMA haya renunciado, la validez continua de la aprobación de una OMA depende de:

- (1) que la OMA se mantenga en cumplimiento con lo requerido en este Reglamento;
- (2) que la ANAC tenga acceso a la OMA para determinar el continuo cumplimiento con este Reglamento; y
- (3) el pago por parte de la OMA de cualquier cargo debidamente establecido por la ANAC.

145.145 Métodos alternos de cumplimiento

La ANAC puede aprobar a una OMA un método alternativo para el cumplimiento de algún requisito de esta Parte 145, sólo de modo individual y "caso a caso", sujeto a la observación de condiciones adicionales que garanticen un nivel de seguridad equivalente.

145.150 Cancelación, suspensión, o denegación del certificado

(a) Luego de realizar las verificaciones debidas y por razones justificadas, la ANAC puede, suspender, cancelar o denegar el certificado de aprobación requerido en este Reglamento, si el titular del certificado no

satisface el cumplimiento continuo de los requerimientos de este Reglamento.

(b) La ANAC está facultada a adoptar las medidas necesarias para suspender o cancelar el Certificado de Aprobación requerido en este Reglamento, si se evidencia que el mantenimiento de la aeronave o componente de la aeronave realizado por una OMA, 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.

145.155 Autoridad para auditar

(a) Cada OMA está obligada a permitir y dar todas las facilidades necesarias para que la ANAC, audite su organización en cualquier momento, para verificar los procedimientos de mantenimiento, el sistema de calidad, sus registros y su capacidad general para determinar si cumple con los requerimientos de este reglamento para la cual fue certificada.

(b) Los acuerdos de mantenimiento, que se realicen con un subcontratista deben incluir cláusulas que estipulen las auditorías al subcontratista por parte del ANAC. Luego de realizadas estas auditorías, se notificará por escrito al gerente responsable de la OMA sobre las no conformidades y observaciones encontradas o recomendaciones propuestas durante las mismas.

(c) Tras recibir el informe de la auditoría, el titular de la aprobación como organización de mantenimiento definirá un Plan de Acción Correctiva (PAC) y demostrará dicha acción correctiva a satisfacción de la ANAC en el período establecido por dicha autoridad.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 145 - ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS

CAPÍTULO C – SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Sec. *Título*

145.200 Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)

Subcapítulo C1 - Política y objetivos

145.250 Responsabilidad y compromiso de la administración
 145.255 Responsabilidad de la administración respecto de la seguridad operacional
 145.260 Asignación del personal clave de seguridad operacional
 145.265 Reservado
 145.270 Coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia
 145.275 Documentación

Subcapítulo C2 - Gestión del riesgo de la seguridad operacional

145.300 Generalidades
 145.305 Identificación del peligro
 145.310 Gestión del riesgo

Subcapítulo C3 - Garantía de la seguridad operacional

145.400 Generalidades
 145.405 Supervisión y medición del desempeño de la seguridad operacional
 145.410 Gestión del cambio
 145.415 Cambios en la OMA que deben ser informados
 145.420 Mejora continua del sistema de seguridad operacional

Subcapítulo C4 - Promoción de la seguridad operacional

145.500 Instrucción de la seguridad operacional
 145.505 Comunicación de seguridad operacional
 145.510 Implantación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)

145.200 Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)

Los requisitos del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) de este Capítulo son aplicables solamente a las OMA's que realicen, o pretendan realizar, mantenimiento a aeronaves afectadas a transporte regular y/o no regular, y a sus componentes de aeronave.

(a) Una OMA debe establecer un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), el cual sea aceptado por la ANAC, que como mínimo:

- (1) identifique los peligros que afecten la seguridad operacional, evalúe y mitigue los riesgos;
- (2) asegure que se aplican las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional;
- (3) prevea la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado; y
- (4) tenga como meta mejorar continuamente el nivel de seguridad operacional.

(b) La OMA debe establecer, implementar y mantener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) que sea apropiado al alcance de su lista de capacidad, a los peligros, y a los riesgos de seguridad operacional asociados, que estén relacionados con las actividades de los servicios de mantenimiento realizados. Además, el SMS debe contener la siguiente estructura:

- (1) Política y objetivos de la seguridad operacional:
 - (i) responsabilidad y compromiso de la administración;
 - (ii) responsabilidades de la administración respecto de la seguridad operacional;
 - (iii) designación del personal clave de seguridad;
 - (iv) plan de implantación del SMS;
 - (v) coordinación del plan de respuesta ante emergencias;
 - (vi) documentación.

- (2) Gestión de riesgos de seguridad operacional:
- (i) procesos de identificación de peligros;
 - (ii) procesos de evaluación y mitigación de riesgos.
- (3) Garantía de la seguridad operacional:
- (i) supervisión y medición de la actuación en cuanto a la 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.

(c) Este Reglamento establece los requisitos mínimos para un SMS, sin embargo la OMA puede establecer requisitos más rigurosos.

Subcapítulo C1 - Política y objetivos

145.250 Responsabilidad y compromiso de la administración

(a) Una OMA debe establecer y promover una política de seguridad operacional y de calidad; adecuada al propósito de la organización que debe ser firmada por el Gerente Responsable de la organización.

(b) La política de seguridad operacional y de calidad deben estar de acuerdo con este Reglamento, con todos los requisitos legales aplicables, con los estándares internacionales de aviación civil, con las mejores prácticas de la industria y debe reflejar el compromiso organizacional con respecto a seguridad operacional.

(c) La política de seguridad operacional debe ser comunicada, con la firma del Gerente Responsable, a todo el personal de la organización.

(d) La política de seguridad operacional debe incluir una declaración clara, por parte del Gerente Responsable, sobre la asignación de los recursos humanos y financieros necesarios para su puesta en práctica.

(e) La política de seguridad operacional y de calidad, como mínimo, incluye los siguientes objetivos:

- (1) compromiso para poner en ejecución un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS);
- (2) compromiso para poner en ejecución los sistemas de mantenimiento, inspección y de calidad que garanticen que se hace el manteniendo de acuerdo con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables;
- (3) compromiso con la mejora continua en el nivel de seguridad operacional;
- (4) compromiso con la gestión de los riesgos de seguridad operacional;
- (5) compromiso para alentar al personal involucrado en mantenimiento a que reporten los problemas de seguridad operacional;
- (6) establecimiento de normas claras de comportamiento aceptable; e
- (7) identificación de las responsabilidades de la dirección y del todo personal involucrado en mantenimiento con respecto al desempeño de seguridad operacional.

(f) La política de seguridad operacional debe ser revisada periódicamente para asegurar que sigue siendo relevante y adecuada a la organización.

(g) La OMA debe establecer los objetivos de seguridad operacional que se deben relacionar con los indicadores y las metas de desempeño, y los requisitos de su SMS.

(h) La OMA debe asegurar que la política de calidad de la organización sea constante y apoye el cumplimiento de las actividades del SMS.

145.255 Responsabilidades de la administración respecto de la seguridad operacional

(a) La OMA debe establecer la estructura de seguridad operacional de la organización necesaria para la operación y el mantenimiento del SMS de la organización.

(b) La OMA debe establecer y mantener una Junta de Control de Seguridad Operacional (JCSO) como un comité de alto nivel con funciones estratégicas de seguridad presidida por el Gerente Responsable y compuesta por los gerentes de la organización y por los responsables de las áreas funcionales.

(c) La Junta de Control de Seguridad Operacional tiene como objetivo monitorear:

- (1) el desempeño del SMS con referencia a la política y objetivos de seguridad.
 - (2) la eficacia del plan de implementación del SMS.
 - (3) la eficacia de la supervisión de la seguridad de los servicios de mantenimiento subcontratados de organizaciones de mantenimiento no aprobadas.
- (d)** La Junta de Control de Seguridad Operacional debe asegurar que se asignen los recursos adecuados para lograr el desempeño de la seguridad establecido e impartir directivas estratégicas al Grupo Ejecutivo de Seguridad (GES).
- (e)** La OMA debe establecer y mantener un Grupo Ejecutivo de Seguridad (GES) que tenga como objetivo:
- (1) supervisar la seguridad dentro del área funcional;
 - (2) resolver los peligros identificados;
 - (3) evaluar el impacto en la seguridad de los cambios operacionales;
 - (4) implementar los planes de acciones correctivas; asegurar que las acciones correctivas son llevadas a cabo en tiempo y en forma;
 - (5) asegurar la eficacia de las recomendaciones previas de seguridad; y
 - (6) promover la participación en la seguridad.
- (f)** El Grupo Ejecutivo de Seguridad reporta y recibe dirección estratégica de la Junta de Control de Seguridad Operacional, y debe estar compuesta por los gerentes y supervisores de las áreas funcionales y por el personal operativo.
- (g)** La OMA debe definir las responsabilidades de seguridad operacional de todos los miembros de la alta dirección, con independencia de otras responsabilidades.
- (h)** Los puestos relativos a la seguridad operacional, las responsabilidades y las autoridades deben ser definidas, documentadas y comunicadas a través de la organización.

145.260 Asignación del personal clave de seguridad operacional

- (a)** La OMA debe identificar un Gerente Responsable al que dará la autoridad necesaria para velar por todo el mantenimiento que ejecute la organización para que pueda financiarse y realizarse de acuerdo con su SMS y conforme a lo requerido en este Reglamento.
- (b)** El Gerente Responsable debe ser una única persona, identificable y que, independiente de otras funciones, debe tener la responsabilidad final de la operación y del mantenimiento del SMS de la organización.
- (c)** El Gerente Responsable debe:
- (1) garantizar la disponibilidad de los recursos humanos, financieros, y demás recursos requeridos para realizar el mantenimiento de acuerdo al alcance de la lista de capacidad de la organización;
 - (2) asegurar que todo el personal cumpla con el SMS de la organización y con los requisitos de este Reglamento;
 - (3) asegurar que la política de seguridad operacional es comprendida, implementada y mantenida en todos los niveles de la organización;
 - (4) demostrar un conocimiento básico de este Reglamento y ser el contacto directo con la ANAC;
 - (5) tener responsabilidad directa en la conducta de los asuntos de la organización; y
 - (6) tener responsabilidad final sobre todos los aspectos de seguridad operacional.
- (d)** El Gerente Responsable debe nombrar una persona responsable de la seguridad operacional con suficiente experiencia, competencia y calificación adecuada para ser el miembro de la administración que será el responsable individual y punto focal para el desarrollo y mantenimiento de un SMS eficaz, quien debe:
- (1) asegurar que los procesos necesarios para el SMS estén establecidos, puestos en ejecución y mantenidos;
 - (2) informar al Gerente Responsable sobre el funcionamiento del SMS y sobre cualquier necesidad de mejora;
 - (3) asegurar la promoción de la seguridad operacional a través de la organización; y
 - (4) debe tener el derecho de acceso directo al Gerente Responsable para asegurar que este último se mantenga adecuadamente informado de los asuntos de cumplimiento de este Reglamento y de los temas de seguridad operacional.

(e) El Gerente Responsable se asegurará que las funciones de control y administración del sistema de mantenimiento, de inspección y de calidad sean cumplidos por personas designadas con suficiente competencia que reporten directamente al Gerente Responsable.

(f) El Gerente Responsable y la persona responsable de la seguridad operacional, deben ser aceptados por la ANAC.

145.265 RESERVADO

145.270 Coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia

La OMA debe establecer un plan de respuesta a la emergencia acorde al tamaño, la naturaleza y complejidad de la OMA, definiendo los procedimientos, las funciones, acciones y responsabilidades de los distintos departamentos y personal clave de seguridad.

145.275 Documentación

(a) La OMA debe desarrollar y mantener la documentación de la organización, en la forma de papel o electrónica, para describir lo siguiente:

- (1) la política de seguridad operacional y de calidad;
- (2) los objetivos de seguridad operacional;
- (3) los requisitos, procedimientos y procesos del SMS;
- (4) los requisitos, procedimientos y procesos del sistema de mantenimiento, de inspección y de calidad;
- (5) responsabilidades y autoridades para los procedimientos y los procesos; y
- (6) los resultados del SMS.

(b) La OMA debe desarrollar y mantener actualizado un Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM) para uso y orientación del personal de la organización, que puede publicarse en partes separadas.

(c) El Manual de la Organización de Mantenimiento, y cualquier enmienda subsiguiente, debe ser aceptado por la ANAC.

(d) Sin perjuicio de lo indicado en el Párrafo (c) podrán aceptarse modificaciones menores en el manual a través de un procedimiento adecuado (en adelante aceptación indirecta).

(e) La OMA debe desarrollar y mantener un plan de implantación del SMS, firmado por el Gerente Responsable, que define la implementación que la organización adoptará para la gestión de seguridad operacional de forma de poder responder a las necesidades de la seguridad operacional de la organización.

(f) El plan de implantación debe incluir lo siguiente:

- (1) política y objetivos de la seguridad operacional;
- (2) planificación de la seguridad operacional;
- (3) descripción del sistema;
- (4) análisis del faltante;
- (5) componentes del SMS;
- (6) roles y responsabilidades de la seguridad operacional;
- (7) política de reportes de seguridad operacional;
- (8) medios para la implicación de los empleados;
- (9) entrenamiento de la seguridad operacional;
- (10) comunicación de la seguridad operacional;
- (11) medición del desempeño de la seguridad operacional; y
- (12) revisión por la dirección del desempeño de la seguridad operacional.

(g) La OMA debe, como parte del desarrollo del plan de implantación del SMS, completar una descripción de su sistema incluyendo lo siguiente:

- (1) Las interacciones del sistema con otros sistemas en el sistema de transporte aéreo;
- (2) las funciones del sistema;
- (3) las consideraciones de desempeño humano requeridas para la operación del sistema;
- (4) los componentes "hardware" del sistema;
- (5) los componentes "software" del sistema;

- (6) los procedimientos que definen las guías para la operación y el uso del sistema;
- (7) el medio ambiente operacional; y
- (8) los productos y servicios contratados o adquiridos.

(h) La OMA debe, como parte del desarrollo del plan de implantación del SMS, completar un análisis del faltante, para:

- (1) identificar los arreglos y las estructuras de seguridad operacional que pueden existir a través de una organización; y
- (2) determinar las medidas adicionales de seguridad operacional requeridas para la implantación y mantenimiento del SMS de la organización.

(i) El plan de implantación del SMS debe tratar la coordinación entre el SMS de la OMA y el SMS de otras organizaciones que la OMA debe tener en cuenta durante la provisión de servicios de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves.

Subcapítulo C2 - Gestión del riesgo de la seguridad operacional

145.300 Generalidades

La OMA debe desarrollar y mantener los sistemas de recolección y procesamiento de datos de la seguridad operacional (SDCPS) a fin de proveer a la identificación de los peligros y a proporcionar información que permita analizar, evaluar y materializar la implantación de medidas de mitigación del riesgo. Para el mantenimiento del SDCPS se deben utilizar tanto métodos reactivos, como proactivos y predictivos para la obtención, registro y actuación sobre los peligros y riesgos de la seguridad operacional.

145.305 Identificación del peligro

(a) La OMA debe desarrollar un proceso que permita identificar y mantener medios formales y eficaces para recolectar, registrar, actuar y generar realimentación sobre los peligros en las operaciones, los cuales combinan métodos reactivos, proactivos y predictivos de colección de datos de seguridad operacional. Los medios formales de recolección de datos de la seguridad operacional incluirán sistemas de reportes obligatorios, voluntarios y confidenciales.

(b) El proceso de identificación del peligro incluirá, los siguientes pasos:

- (1) reporte de los peligros, eventos o preocupaciones de seguridad operacional;
- (2) recolección y almacenamiento de los datos de seguridad operacional;
- (3) análisis de los datos de seguridad operacional; y
- (4) distribución de la información de la seguridad operacional obtenida del análisis de los informes.

(c) Informes de condiciones no aeronavegables

- (1) La OMA debe informar a la ANAC, a la organización responsable del diseño tipo o tipo suplementario y al explotador de la aeronave, sobre cualquier condición que haya identificado en una aeronave o componente de aeronave, que pueda poner en peligro la aeronave.
- (2) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la ANAC y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento de la OMA.
- (3) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios, a partir de la identificación de la condición no aeronavegable.

145.310 Gestión del riesgo

(a) La OMA debe desarrollar y mantener un proceso formal de gestión del riesgo que asegure el análisis, la evaluación y la mitigación a un nivel aceptable de los riesgos consecuentes de los peligros identificados.

(b) Los riesgos de las consecuencias de cada peligro identificado por medio de los procesos de identificación del peligro deben ser analizados en términos de probabilidad y severidad del evento, y evaluados por su tolerabilidad.

(c) La OMA debe definir los niveles aceptables de seguridad operacional, los que deben ser acordados con la ANAC estos niveles aceptables de seguridad permiten tomar las decisiones de la tolerabilidad del riesgo de seguridad operacional.

(d) Una vez establecido el nivel de tolerabilidad en que se encuentra el riesgo derivado del peligro identi-

cado, la OMA debe determinar qué medio de mitigación utilizará para llevar dicho riesgo al nivel aceptable.

Subcapítulo C3 - Garantía de la seguridad operacional

145.400 Generalidades

(a) La OMA debe desarrollar y mantener procesos de garantía de la seguridad operacional para asegurar que el control del riesgo de la seguridad operacional, desarrollado como consecuencia de la identificación del peligro y/o la gestión del riesgo, cumple con los objetivos previstos.

(b) Los procesos de garantía de seguridad operacional se aplicarán tanto si las actividades de mantenimiento están desarrolladas internamente o son de fuente externa.

145.405 Supervisión y medición del desempeño de la seguridad operacional

(a) La OMA debe, como parte de las actividades de garantía de la seguridad operacional, desarrollar, establecer y mantener los medios, métodos y procedimientos necesarios para verificar el desempeño de seguridad operacional de la organización con relación a las políticas y los objetivos de seguridad operacional aprobados, y debe validar la eficacia del control de riesgo del sistema de seguridad operacional implantado.

(b) Los métodos y procedimientos de supervisión y medición del desempeño de la seguridad operacional deben incluir lo siguiente:

- (1) reporte de seguridad operacional;
- (2) auditorías independientes de seguridad operacional;
- (3) encuestas de seguridad operacional;
- (4) revisiones de seguridad operacional;
- (5) estudios de seguridad operacional; e
- (6) investigaciones internas de seguridad operacional, que incluyen los eventos que no requieren ser investigados o reportados a la ANAC.

(c) La OMA debe establecer un procedimiento en el MOM de reportes de la seguridad operacional con condiciones para asegurar un sistema de reportes eficaz, incluyendo la indicación clara de qué tipos de comportamientos operacionales son aceptables o inaceptables y la definición de cuales son las condiciones en que se considera la inmunidad respecto de medidas disciplinarias y/o administrativas.

(d) La OMA debe establecer, como parte del sistema de supervisión y medición del desempeño de seguridad operacional, procedimientos para auditorías independientes de seguridad operacional para:

- (1) Monitorear el cumplimiento con los requisitos y estándares de aeronavegabilidad requeridos para el mantenimiento de aeronaves o componentes de aeronaves,
- (2) monitorear si los procedimientos son adecuados para asegurar buenas prácticas de mantenimiento;
- (3) asegurar los niveles apropiados de personal;
- (4) asegurar el cumplimiento de los procedimientos e instrucciones;
- (5) asegurar el nivel de competencia satisfactorio y de instrucción del personal para la realización de las actividades de mantenimiento, operación del equipamiento y facilidades; y
- (6) asegurar el mantenimiento del nivel de desempeño del personal.

(e) La organización OMA puede cumplir los Párrafos (d) (1) y (2) de esta Sección, a través de sus auditorías independientes del sistema de calidad.

(f) La OMA puede contratar a otra OMA o a una persona con conocimiento técnico aeronáutico apropiado y con experiencia satisfactoria demostrada en auditorías, que sea aceptable a la ANAC, para realizar las auditorías independientes de seguridad operacional requeridas en el Párrafo (d) de esta Sección.

(g) La OMA debe establecer, como parte del sistema de supervisión y medición del desempeño de seguridad operacional, procedimientos para un sistema de informe de retroalimentación de seguridad operacional a la persona o grupo de personas requerido en el Párrafo 145.255 (f) de este Reglamento y en última instancia al Gerente Responsable de la OMA, que asegure que se toman las medidas correctivas y preventivas apropiadas y oportunas en respuesta a los informes resultantes de las auditorías independientes establecidas para cumplir con lo requerido en el Párrafo (d) de esta Sección.

145.410 Gestión del cambio

(a) La OMA debe, como parte de las actividades de garantía de la seguridad operacional, desarrollar y mantener un proceso formal para la gestión del cambio.

(b) El proceso formal para la gestión del cambio debe:

- (1) identificar los cambios dentro de la organización que puedan afectar la eficacia de los procesos y servicios establecidos;
- (2) describir los arreglos para asegurar el desempeño de seguridad operacional antes de implantar los cambios; y
- (3) eliminar o modificar los controles de riesgo de seguridad operacional que ya no se requieren debido a los cambios en el ambiente de las actividades de mantenimiento.

145.415 Cambios en la OMA que deben ser informados

(a) Para cada uno de los siguientes casos, y con el propósito de que la ANAC determine el continuo cumplimiento de este Reglamento y se enmiende de ser necesario el Certificado de Aprobación y la lista de capacidad según sea aplicable, la OMA debe informar a la ANAC sobre cualquier propuesta de cambios, antes que estos sean realizados:

- (1) el nombre de la organización;
- (2) la ubicación de la organización;
- (3) ubicaciones adicionales de la organización;
- (4) el Gerente Responsable;
- (5) cualquier puesto gerencial requerido en la Sección 145.260 de este Reglamento; y
- (6) cualquier cambio en las instalaciones, equipamientos, herramientas, procedimientos, alcance del trabajo y personal de certificación que pueda afectar la aprobación.

(b) La ANAC que otorgó la aprobación indicará las condiciones bajo las cuales la OMA puede operar durante estos cambios o determinará si la aprobación debe ser suspendida.

145.420 Mejora continua del sistema de seguridad operacional

(a) La OMA 145 debe, como parte de las actividades de garantía de la seguridad operacional, desarrollar, establecer y mantener procesos formales para identificar las causas de bajo desempeño, las implicaciones para las actividades de mantenimiento y para eliminar las causas identificadas.

(b) La OMA debe establecer un proceso con procedimientos definidos en el MOM para la mejora continua de las actividades de mantenimiento que incluya:

- (1) una evaluación proactiva de las instalaciones, equipamiento, documentación y procedimientos a través de auditorías y encuestas;
- (2) una evaluación proactiva del desempeño individual para verificar el cumplimiento de las responsabilidades de seguridad; y
- (3) una evaluación reactiva para verificar la eficacia de los sistemas de control y mitigación de los riesgos, incluyendo, por ejemplo: investigaciones de accidentes, incidentes y eventos significativos.

Subcapítulo C4 - Promoción de la seguridad operacional

145.500 Instrucción de la seguridad operacional

(a) La OMA debe desarrollar y mantener la instrucción de la seguridad operacional y actividades formales de comunicación de la misma para crear un ambiente donde los objetivos de seguridad operacional de la organización pueden ser alcanzados.

(b) La OMA debe, como parte de sus actividades de promoción de la seguridad operacional, desarrollar y mantener un programa de instrucción de seguridad operacional que asegure que el personal esté adecuadamente entrenado y competente para realizar las funciones para las cuales fue designado.

(c) El Gerente Responsable debe recibir instrucción sobre conocimiento de la seguridad operacional en relación a:

- (1) política y objetivos de la seguridad operacional;
- (2) roles y responsabilidades del SMS; y
- (3) garantía de la seguridad operacional.

(d) El alcance de la instrucción de la seguridad operacional será apropiado a la implicación del individuo en la organización.

145.505 Comunicación de seguridad operacional

(a) La OMA debe, como parte de sus actividades de promoción de la seguridad operacional, desarrollar y mantener medios formales de comunicación de la seguridad operacional, de manera que pueda:

- (1) asegurar que todo el personal está concientizado con el SMS;
- (2) asegurar el desarrollo y el mantenimiento de una cultura positiva de la seguridad operacional en la organización;
- (3) transmitir información crítica de la seguridad operacional;
- (4) explicar por qué se toman acciones específicas de la seguridad operacional;
- (5) explicar por qué se introducen o se cambian los procedimientos de la seguridad operacional; y
- (6) transmitir información genérica de la seguridad operacional.

(b) Los medios formales de comunicación de la seguridad operacional deben incluir, por lo menos, las políticas y procedimientos de seguridad.

145.510 Implantación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)

La OMA debe implantar el SMS en cuatro fases las cuales deben ser completadas en un plazo máximo de un año cada una, según lo descripto a continuación:

(a) La Fase 1 debe proporcionar un modelo en cómo los requisitos del SMS deberán ser alcanzados e integrados a las actividades diarias de la organización y un marco de responsabilidad para la implantación del SMS, que:

- (1) identifica el Gerente Responsable y las responsabilidades de la seguridad operacional de los gerentes (referencia Párrafos 145.250 y 145.255);
- (2) identifica a la persona (o al grupo de planificación) dentro de la organización responsable de implantar el SMS (referencia Párrafos 145.255 y 145.260);
- (3) describa el SMS de la organización (referencia párrafo 145.200);
- (4) conduzca un análisis del faltante de los recursos existentes de la organización comparados con los requisitos de este Reglamento para establecer un SMS (referencia Párrafo 145.265);
- (5) desarrolle un plan de implantación del SMS que explique cómo la organización implantará el SMS, la descripción del sistema y los resultados del análisis del faltante (referencia Párrafo 145.265);
- (6) desarrolle la documentación relativa a la política y a los objetivos de la seguridad operacional (referencia Párrafo 145.275);
- (7) desarrolle y establezca un sistema de auditorías internas para monitorear el cumplimiento con los requisitos y estándares de aeronavegabilidad requeridos para el mantenimiento de aeronaves o componentes de aeronaves conforme a lo requerido por el Párrafo 145.405 (d)(1); (e) y (f); y
- (8) desarrolle y establezca los medios para la comunicación de la seguridad operacional (referencia Párrafo 145.505).

(b) La Fase 2 debe poner en práctica los elementos del plan de implantación del SMS que refieran a los procesos reactivos de la gestión del riesgo de seguridad operacional:

- (1) la identificación del peligro y gestión de riesgo usando los procesos reactivos (referencia Párrafos 145.305 y 145.310); y
- (2) la instrucción y la documentación relevante a los componentes del plan de implantación del SMS y a la gestión de riesgo de seguridad operacional (procesos reactivos) (referencia Párrafo 145.500).

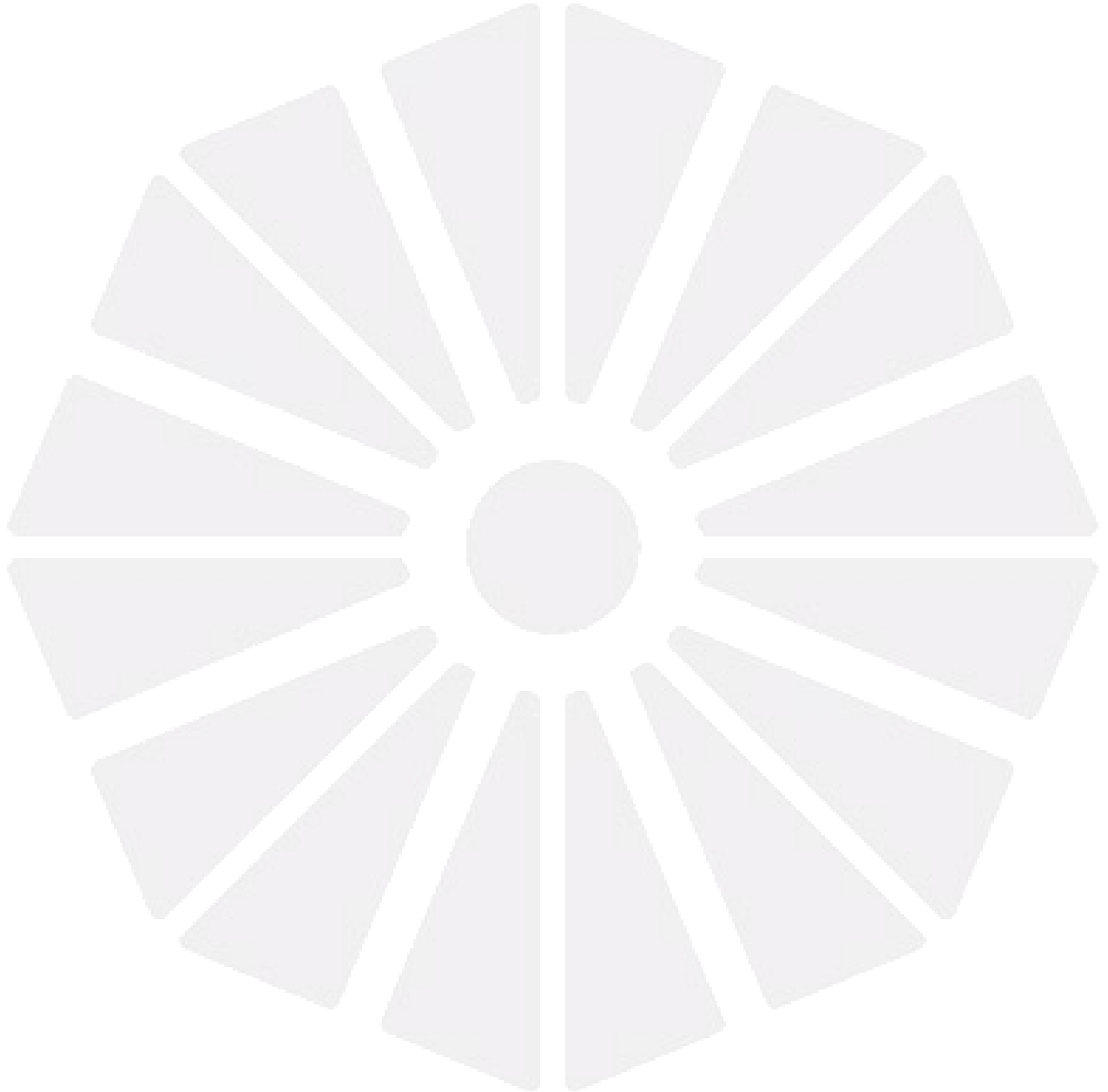
(c) La Fase 3 debe poner en práctica los elementos del plan de implantación del SMS que refieran a los procesos proactivos y predictivos de la gestión de riesgo de seguridad operacional:

- (1) la identificación del peligro y gestión de riesgo usando los procesos proactivos y predictivos (referencia Párrafos 145.305 y 145.310); y
- (2) la instrucción y la documentación relevante a los componentes del plan de implantación del SMS y a la gestión de riesgo de la seguridad operacional (procesos proactivos y predictivos) (referencia Párrafo 145.500).

(d) La Fase 4 debe poner en práctica la garantía de la seguridad operacional (referencia Párrafos 145.400, 145.405 y 145.410):

- (1) El desarrollo de los niveles aceptables de la seguridad operacional (referencia Párrafo 145.250);

- (2) el desarrollo de los indicadores y metas de desempeño (referencia Párrafo 145.250);
- (3) la mejora continua del SMS (referencia Párrafo 145.420);
- (4) la instrucción relativa a la garantía de la seguridad operacional (referencia Párrafo 145.500); y
- (5) la documentación relativa a la garantía de la seguridad operacional (referencia Párrafo 145.275).





ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 145 - ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS

CAPÍTULO D – REGLAS DE OPERACIÓN

| <i>Sec.</i> | <i>Título</i> |
|-------------|---|
| 145.600 | Personal involucrado en mantenimiento |
| 145.605 | Personal de certificación |
| 145.610 | Edificios y las instalaciones |
| 145.615 | Requisitos especiales para los edificios y las instalaciones |
| 145.620 | Equipamientos, herramientas y materiales |
| 145.625 | Datos de mantenimiento que debe mantener y usar la OMA |
| 145.630 | Documento que acredita que el mantenimiento ha sido realizado adecuadamente |
| 145.635 | Registro de mantenimiento |
| 145.640 | Sistemas de mantenimiento, inspección y calidad |

145.600 Personal involucrado en mantenimiento

(a) La OMA debe tener suficiente personal para planificar, realizar, supervisar, inspeccionar y monitorear los procesos y procedimientos de la organización de mantenimiento, de acuerdo con su aprobación, tomando en consideración los períodos de descanso del personal.

(b) La OMA debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en mantenimiento, incluyendo el personal que realiza el mantenimiento, las inspecciones en proceso, personal de certificación y el personal de auditorías, de acuerdo con un procedimiento aceptable para la ANAC, 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 los procedimientos de la organización, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con la actuación humana.

(c) Una OMA debe asegurarse que el personal que realiza tareas de inspección en proceso a las aeronaves y componentes de aeronaves en cumplimiento de lo requerido en el Párrafo 145.640(e) de este Capítulo cumplan los siguientes requisitos:

(1) adecuada calificación y competencia que garantice el cumplimiento de lo requerido en el Párrafo 145.640 de este Capítulo. Dicha calificación y competencia debe ser establecida y controlada de acuerdo a un procedimiento aceptable para la ANAC;

(2) estar adecuadamente familiarizado con los requerimientos establecidos en este Reglamento 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 mecánico de mantenimiento de aeronaves, vigente emitida por la ANAC, con la habilitación respectiva.

145.605 Personal de certificación

(a) La OMA debe asegurar que el personal de certificación posee una licencia de mecánico de mantenimiento de aeronaves, vigente y emitida por la ANA; 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 debe asegurar que todo el personal que emite una 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 seis (6) meses, en los últimos dos (2) años.

(c) Antes de emitir o renovar una autorización de certificación, 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 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, de la expedición de la autorización de certificación al personal de certificación. Esta persona podrá designar otras personas para expedir o renovar las autorizaciones de certificación de conformidad con el proceso especificado en el Manual de la Organización de mantenimiento (MOM).

(f) La OMA 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 debe proveer al personal de certificación de una copia de su autorización de certificación. Esta copia puede ser un documento o estar en formato electrónico. El personal de certificación debe ser capaz de mostrar esta autorización a cualquier persona autorizada de la ANAC en un tiempo razonable.

145.610 Edificios y las instalaciones

(a) La OMA 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 especializadas de 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, 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 los 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 daño de los elementos almacenados. El acceso a las instalaciones de almacenaje debe ser restringido a personal no autorizado.

145.615 Requisitos especiales para los edificios y las instalaciones

(a) Además de los requisitos para los edificios e instalaciones requeridos en la Sección 145.610 de este Capítulo, un solicitante de un Certificado de Aprobación de una OMA 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 requerimientos de los Párrafos (b) hasta (g) de esta Sección.

(b) Para incluir en la lista de capacidad un tipo específico 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 145.610 (a) de este Capítulo.

(c) Si las habilitaciones solicitadas únicamente incluyen actividades de mantenimiento de línea, para las que no sea imprescindible un hangar; no será necesario disponer del mismo, siempre y cuando el manteni-

miento se efectúe sin afectar la seguridad de las aeronaves y eficacia de las tareas.

(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 aspira 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 de la organización 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.

145.620 Equipamientos, herramientas y materiales

(a) La OMA debe tener el equipamiento, herramientas y materiales adecuados y necesarios para realizar cualquier trabajo de mantenimiento dentro del alcance de su lista de capacidad.

(b) Cuando sea necesario, las herramientas, los equipamientos y el equipo particular que requiera calibración deben ser controlados y calibrados usando estándares aceptables a la ANAC, 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, durante la vida útil de la herramienta o dos (2) años desde su última calibración, lo que ocurra último.

145.625 Datos de mantenimiento que debe mantener y usar la OMA

(a) La OMA debe mantener y usar datos aplicables de mantenimiento actualizados para efectuar el mantenimiento, incluyendo reparaciones y modificaciones:

(1) aplicable se considera, relevante a cualquier aeronave, componente de aeronave o proceso especificado en la lista de capacidad de la OMA.

(b) Para los propósitos de esta Sección datos de mantenimiento aplicable es:

(1) cualquier requerimiento, procedimiento, directiva de aeronavegabilidad, o datos aplicables, aceptados o aprobados por la ANAC;

(2) manuales de mantenimiento, reparación y reparación general, boletines de servicio, así como programas de ajuste y tolerancia aceptados o aprobados por la ANAC;

(3) cualquier estándar aplicable, tal como prácticas estándar de mantenimiento emitidas por cualquier Autoridad u organización que sea reconocida por la ANAC; y

(4) cualquier dato aplicable emitido de acuerdo con el Párrafo (c) de esta Sección.

(c) La OMA puede modificar los datos de mantenimiento de acuerdo con un procedimiento especificado en el Manual de la Organización de Mantenimiento, donde se demuestre que estos datos modificados garantizan un nivel de seguridad equivalente o mejor; ello, sujeto a la aprobación por la ANAC y a que el titular del certificado tipo haya sido informado:

(1) la OMA no puede realizar diseños de ingeniería para reparaciones o modificaciones bajo este Párrafo.

(2) para los propósitos de este Párrafo, "datos de mantenimiento" se considera, a las instrucciones de cómo llevar a cabo una tarea de mantenimiento en particular.

(d) A excepción de lo requerido en el Párrafo (e) de esta Sección, la OMA 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 una alteración no autorizada, y que exista un respaldo de la base de datos electrónica que se actualice cada veinticuatro (24) horas después que se haga cualquier entrada a la base de datos principal.

(e) La OMA puede usar el sistema de tarjetas de trabajo o formularios del explotador de la aeronave si así lo requiere el explotador. En este caso, la OMA debe establecer un procedimiento para asegurar el correcto llenado de las tarjetas de trabajo o formularios del explotador de la aeronave.

(f) La OMA, 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, 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 de la aeronave, la OMA debe demostrar:

- (1) mediante una confirmación escrita del explotador de la aeronave, que estos datos de mantenimiento están actualizados o alternativamente se tiene una orden de trabajo para verificar el estado de las enmiendas de los datos de mantenimiento a ser utilizados; o
- (2) que éste está en el listado de enmiendas de los datos de mantenimiento del fabricante.

(i) La OMA que realice mantenimiento en aeronaves de un explotador aerocomercial, debe utilizar las secciones aplicables de su manual de control de mantenimiento de ese explotador y su programa de mantenimiento aprobado.

145.630 Documento que acredita que el mantenimiento ha sido realizado adecuadamente

(a) Luego de realizar el mantenimiento, una certificación de conformidad de mantenimiento (visto bueno) debe ser emitido por el personal autorizado para certificar a nombre de la OMA, acreditando que el trabajo de mantenimiento efectuado a la aeronave, ha sido realizado apropiadamente por la OMA, de acuerdo con los procedimientos especificados en el manual de la organización de mantenimiento, tomando en consideración la disponibilidad y uso de los datos de mantenimiento especificados en la Sección 145.625 de este Reglamento.

(b) La certificación de conformidad de mantenimiento (visto bueno) se completará y firmará en el registro técnico de la aeronave, para certificar que el trabajo de mantenimiento realizado se completó satisfactoriamente según datos actualizados de mantenimiento y los procedimientos descritos en el manual de la organización de mantenimiento de la OMA.

(c) La conformidad de mantenimiento contendrá una certificación donde se indique:

- (1) los detalles básicos del mantenimiento realizado, incluyendo referencia detallada de los datos de mantenimiento actualizados utilizados;
- (2) la fecha en que se completó dicho mantenimiento;
- (3) la identidad de la persona o personas autorizadas que emite la certificación; y
- (4) la identidad y número del Certificado de Aprobación de la OMA.

(d) Luego de realizar mantenimiento a un componente de aeronave, un documento de conformidad de mantenimiento (formulario DA 8130-3) debe ser emitido por el personal autorizado para certificar a nombre de la OMA, acreditando que todo el mantenimiento del componente de aeronave ha sido realizado apropiadamente por la OMA, de acuerdo a los procedimientos especificados en el Manual de la Organización de Mantenimiento.

(e) Un componente que recibió mantenimiento sin estar instalado en la aeronave requiere que se le emita un certificado de conformidad de mantenimiento (formulario DA 8130-3) por ese mantenimiento y que se emita otra certificación de conformidad de mantenimiento al momento de instalarse en la aeronave.

(f) Adicionalmente, luego de realizar una modificación o reparación mayor a una aeronave o componente

de aeronave, debe ser emitido un formulario DA 337 por el personal de la OMA autorizado para certificar que la modificación o reparación mayor ha sido realizado por la OMA apropiadamente, de acuerdo a los procedimientos especificados en el Manual de la Organización de Mantenimiento y en conformidad con los datos de mantenimiento aprobados por la ANAC.

145.635 Registros de mantenimiento

(a) La OMA debe registrar todos los detalles de los trabajos realizados en una forma y manera aceptables para la ANAC.

(b) La OMA debe proveer al explotador de la aeronave de una copia de cada certificación de conformidad de mantenimiento, junto con una copia de cualquier dato de mantenimiento aprobado de reparación mayor o modificación mayor utilizada para realizar reparaciones o modificaciones mayores.

(c) La OMA debe conservar copias de todos los registros detallados de mantenimiento y cualquier dato de mantenimiento asociado, por dos (2) años a partir de la firma de la conformidad de mantenimiento.

145.640 Sistemas de mantenimiento, inspección y de calidad

(a) La OMA debe establecer procedimientos en el MOM, aceptables para la ANAC, que aseguren buenas prácticas de mantenimiento y el cumplimiento de todos los requisitos de aeronavegabilidad pertinentes al realizar un servicio de mantenimiento de acuerdo con su lista de capacidad.

(b) La OMA 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 ANAC, 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.

(1) Los procedimientos deben establecer que las modificaciones y reparaciones mayores se realicen utilizando los datos aprobados o aceptados por la ANAC.

(c) 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 las organizaciones de mantenimiento no aprobadas;
- (2) competencia del personal que realiza la tarea de inspección en proceso;
- (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.

(d) La OMA 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 explotador (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). e
- (6) inspección final o inspección de conformidad.

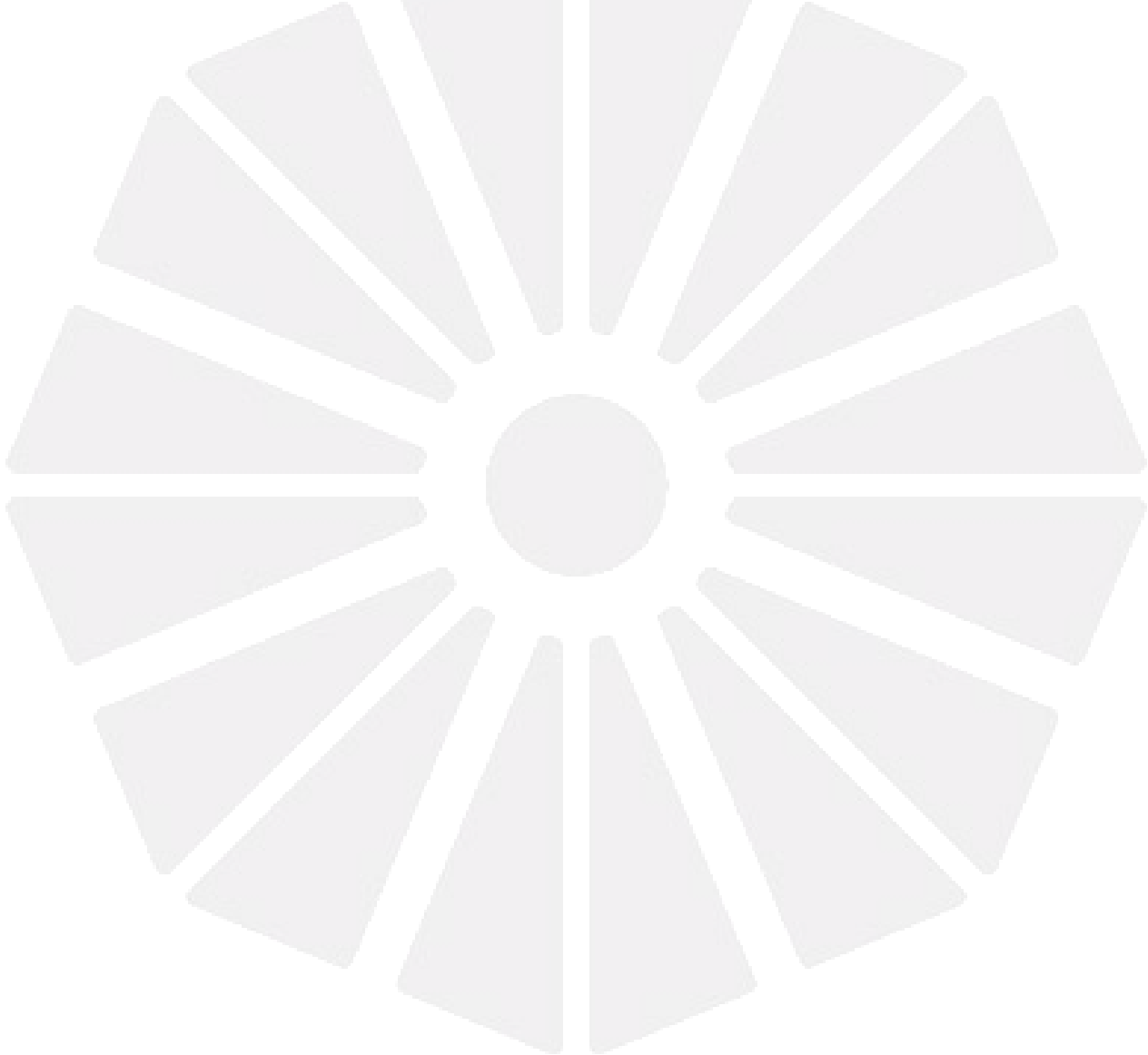
(e) Una OMA no puede certificar la conformidad de mantenimiento de una aeronave, o componente de aeronave, después de haber realizado mantenimiento, modificación o reparación sin que antes se haya realizado una inspección en proceso por un inspector autorizado de conformidad con lo requerido en el Párrafo 145.600 (c) de este Capítulo.

(f) Una OMA no puede emitir un certificado de conformidad de mantenimiento para una aeronave, o

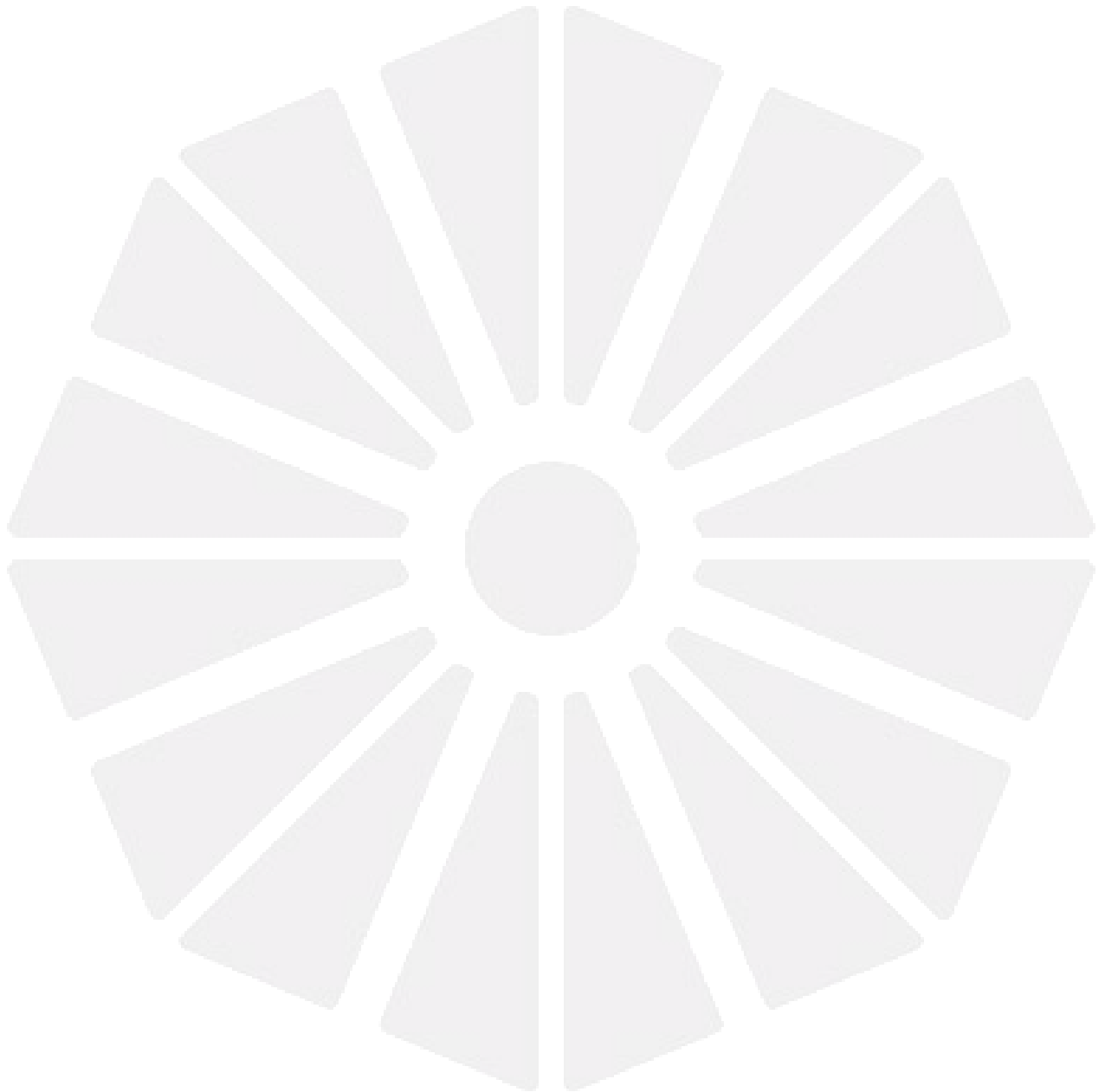
componente de aeronave, de acuerdo con lo requerido en la Sección 145.630 de este Capítulo, sin un contrato u orden de trabajo firmado con el explotador de la aeronave, o componente de aeronave, que defina de forma clara e inequívoca el alcance del trabajo a realizar de forma tal que la aeronave o componente de aeronave pueda ser liberado al servicio.

(g) La OMA debe establecer un sistema de calidad 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;

(h) El servicio de auditorías independientes previstas en el sistema de calidad podrá ser subcontratado a otra OMA aprobada de acuerdo a las disposiciones de este Reglamento o a una persona con un nivel de competencia técnica apropiada y una experiencia comprobada en el área de auditorías.



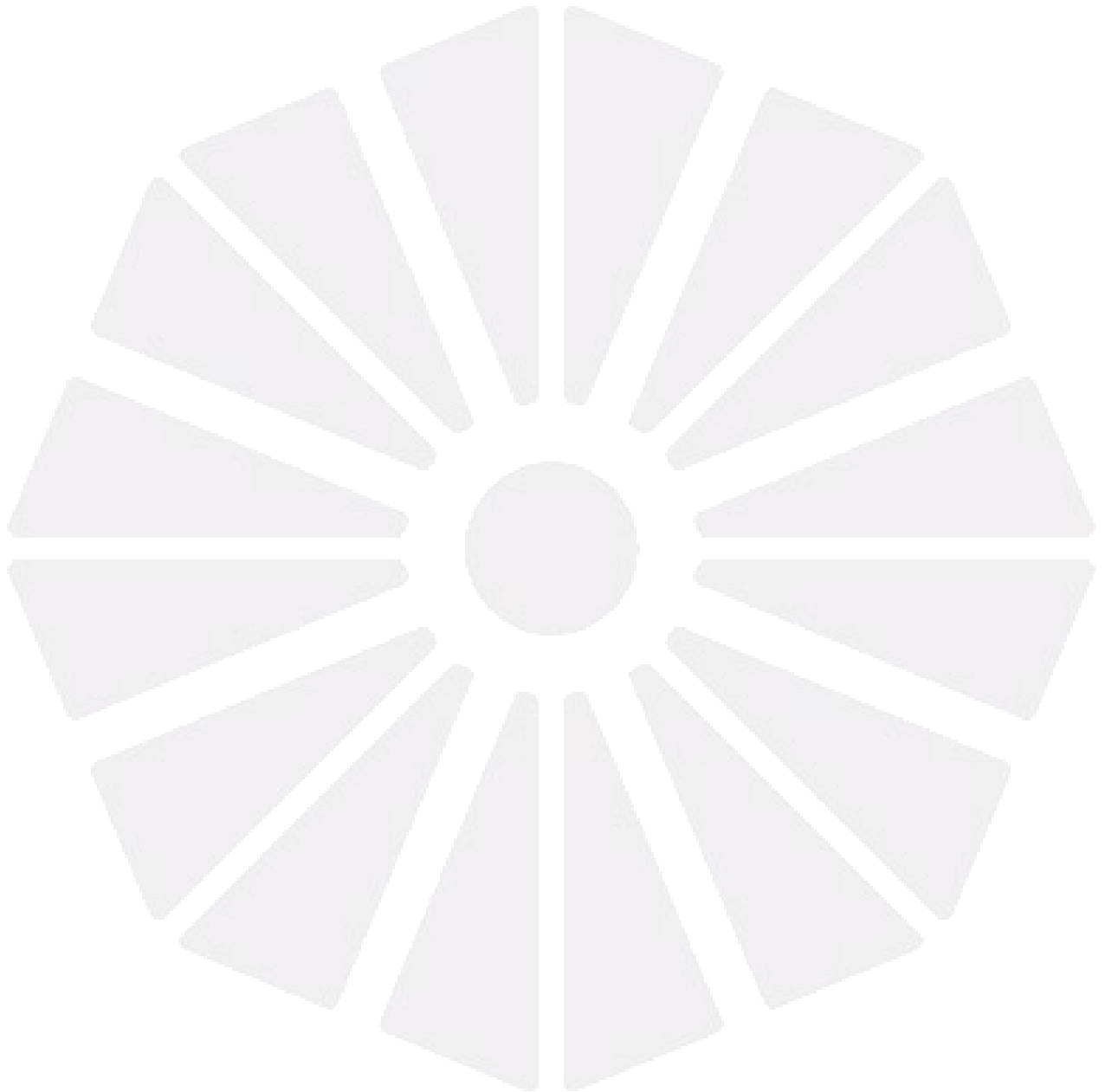
REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)
PARTE 145 - ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS
APÉNDICE 1 - RESERVADO





ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)
PARTE 145 - ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS
APÉNDICE 2 – RESERVADO





REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 145 - ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS

APÉNDICE 3 – ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO NO APROBADAS TRABAJANDO BAJO EL CONTROL DE UN SISTEMA DE AUDITORÍAS INDEPENDIENTES DE UNA OMA (SUBCONTRATO)

a. Introducción

1. El Párrafo 145.130(a)(4) de la Parte 145 permite que una organización pueda realizar algún tipo de mantenimiento, bajo el sistema de auditorías independientes de una OMA.
2. El término subcontratado será comúnmente usado en este Apéndice para referirse a que una organización de mantenimiento o persona no aprobada, está trabajando bajo el control del sistema de auditorías independientes de una OMA.

b. Fundamento del sub-contrato

1. Las razones fundamentales para permitir que las OMA subcontraten tareas de mantenimiento son las siguientes:
 - i. Permitir la aceptación de servicios de mantenimiento especializados tales como, laminado, tratamiento de calor, spray de plasma, fabricación de partes especializadas para modificaciones / reparaciones menores, etc., sin requerir la aprobación directa de la ANAC.
 - 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 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 que están recibiendo mantenimiento, debe estar en cumplimiento con esta Parte 145 durante la realización del mismo. Es responsabilidad de la OMA asegurar que se cumplen estos requerimientos.
 - iii. De acuerdo a lo requerido en el Párrafo c.1 de este Apéndice, la OMA no requiere tener instalaciones completas para el mantenimiento que requiere subcontratar, pero debe tener sus propios procedimientos de control y personal de certificación para determinar que el subcontratista reúne los estándares necesarios.
 - iv. Una OMA que trabaja fuera del alcance de su aprobación se considera no aprobada. Esta organización puede, en esta circunstancia, operar bajo el control de un subcontrato con otra OMA.
 - v. La autorización para subcontratar es indicada por la ANAC 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 de la Parte 145 para el control de sub-contratistas no aprobados para:

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 Parte 145.
2. Evaluar hasta dónde se van a usar las instalaciones del subcontratista. Como regla general, la OMA 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 Parte 145. 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 aceptado por la OMA. El personal de servicios especializados debe reunir los requerimientos de un estándar de calificación aceptable para la ANAC.
3. Garantizar que los trabajos subcontratados son realizados de acuerdo a los requisitos de aero-

navegabilidad apropiados, 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, por personal que posea una autorización de certificación de esta última. Normalmente, este personal será de la OMA pero podrá ser también una persona del subcontratista que reúna los estándares del personal de certificación de la OMA, que haya sido aprobada por la ANAC por medio del manual de la organización de mantenimiento. El certificado de conformidad de mantenimiento, será siempre emitido bajo el número del Certificado de Aprobación.
5. 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.
6. El personal de auditorías independientes de una OMA, 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 y el subcontratista debe contener previsiones para que la ANAC tenga el derecho de acceder al sub-contratista.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)**PARTE 145 - ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS****APÉNDICE 4 – ESTRUCTURA PARA LA ELABORACIÓN DE LA LISTA DE CAPACIDAD****a. Estructura de aeronaves**

1. Clase I: Aeronaves de estructura mixta, de peso máximo certificado de despegue hasta 5700Kg. En caso de helicópteros peso máximo certificado de despegue hasta 2730 kg;
2. Clase II: Aeronaves de estructura mixta, de peso máximo certificado de despegue sea superior a 5700Kg. En caso de helicópteros peso máximo certificado de despegue sea superior a 2730 kg;
3. Clase III: Aeronaves de estructura metálica, de peso máximo certificado de despegue hasta 5700Kg. En caso de helicópteros peso máximo certificado de despegue hasta 2730 kg; y
4. Clase IV: Aeronaves de estructura metálica de peso máximo certificado de despegue sea superior a 5700Kg. En caso de helicópteros peso máximo certificado de despegue sobre 2730 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 girosín (giróscopo direccional).

4. Clase IV: Electrónicos:

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:

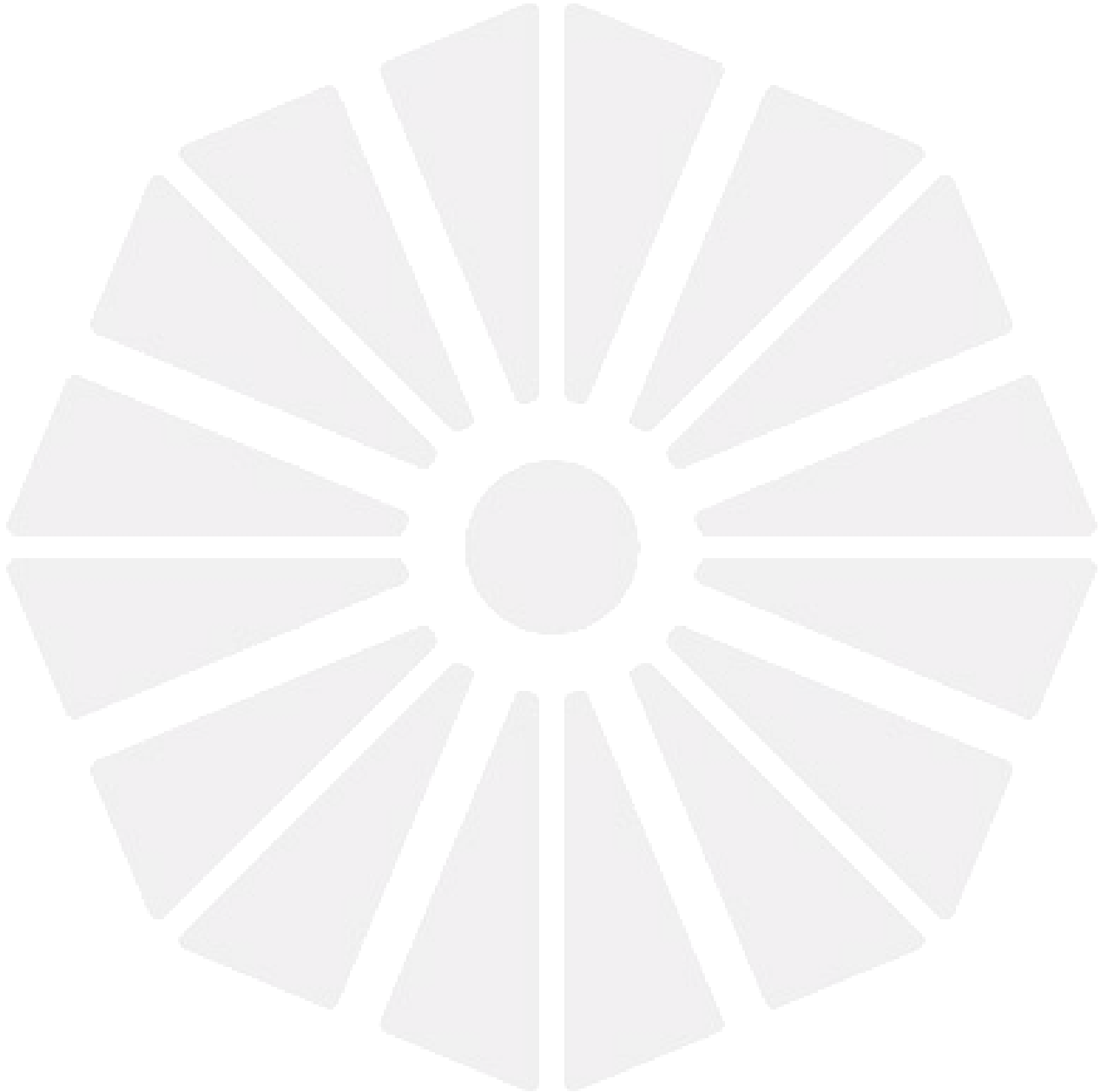
Accesorios electrónicos que funcionan utilizando tubos electrónicos, transistores, o dispositivos similares, incluyendo controles de sobrecarga, controles de temperatura, de acondicionamiento de aire o controles electrónicos similares.

h. Servicios especializados

Los servicios especializados pueden ser emitidos a una OMA 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. civil o militar que sea comúnmente utilizada en la industria aeronáutica y aceptada por la ANAC; o
3. una desarrollada por un solicitante y aprobada por la ANAC.





ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

www.anac.gov.ar

Av. Paseo Colón 1452
(C1063ADO)
C.A.B.A. Argentina



Argentina

