

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

PRIMERA REUNIÓN DE RETROALIMENTACIÓN DE LA INDUSTRIA Y EL PANEL DE
EXPERTOS DE AERONAVEGABILIDAD

(Lima, Perú, 8 de setiembre de 2008)

Asunto 2: Aplicación del LAR 145:

- b) Oportunidades de mejora al proceso de certificación y vigilancia conjunta de las OMA.

(Nota presentada por el Comité Técnico)

Resumen

Esta Nota de Estudio proporciona información relevante sobre el proceso de auditoria de certificación y vigilancia de las OMA, con la finalidad de obtener oportunidades de mejora al proceso de certificación y vigilancia.

Referencias

- Informe de la Décima Reunión Ordinaria de la Junta General,
- Informe de la Décimo Tercera Reunión Ordinaria de la Junta General.
- Informe de la Décima Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General
- Folleto de orientación para la realización de auditorias a organizaciones de mantenimiento.
- Manual del Inspector de Aeronavegabilidad

1. Introducción

1.1 El SRVSOP aprobó el 29 de junio del 2004 la versión 1 de la LAR 145 *Organizaciones de mantenimiento aprobadas (OMA)*; el cual prescribe los requisitos para la emisión de aprobaciones a organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes y establece las normas generales de operación para las organizaciones de mantenimiento aeronáutico (OMA).

1.2 La Versión 2 del LAR 145 fue aprobada por el SRVSOP el 7 noviembre de 2005, y se acordó un plazo de 5 años para su armonización en los Estados miembros.

1.3 Conforme a la Estrategia de Adopción de las LAR y como parte del Plan de Actividades del SRVSOP del año 2004, se da inicio a la realización de los ensayos de auditoria de certificación. Desde

el año 2004 al 2007 se han realizado seis (06) ensayos de certificación a organizaciones de mantenimiento pertenecientes a los Estados del Sistema Regional, de los cuales cuatro fueron concluidos de manera exitosa, dos se encuentra en los procesos finales de la Fase V de Certificación por parte de algunos Estados y dos se encuentran suspendidos debido a problemas ajenos al Sistema; además se ha realizado en el mes de mayo de 2007 el primer ensayo de seguimiento a la organización de mantenimiento de SEMAN.

1.4 En cuanto a los certificados de aprobación emitidos por los Estados del Sistema Regional, para los ensayos de auditoría de certificación que se concluyeron de manera exitosa, fueron:

- SEMAN-Perú (noviembre 2004) con nueve (9) certificados de aprobación por parte de los Estados, no pudiéndose emitir los certificados de aprobación por parte de los Estados de **Argentina** y **Panamá** por temas Administrativos. Para la auditoría de seguimiento realizada en mayo del 2007, han renovado los certificados seis (06) Estados, quedando la emisión de **Paraguay, Uruguay, Venezuela y ACSA** pendientes por temas Administrativos.
- Aeropostal de Venezuela (mayo 2005) con seis (06) certificados, en donde **Paraguay y Panamá** necesitaban que la OMA Aeropostal complete requisitos administrativos y **Argentina** se encuentra evaluando el informe de auditoría, y
- LAN Airlines de Chile (octubre de 2006) con nueve (09) certificados, en donde **Panamá, Venezuela y ACSA** se encuentran en evaluación por temas Administrativos.
- VEM Brasil (julio de 2007) con seis certificados emitidos, dos certificados en proceso de concluir los trámites de emisión y **Paraguay y ACSA** se encuentran en evaluación por temas Administrativos. En este caso la OMA ya contaba con varias de las certificaciones de organización de mantenimiento.

1.5 Por otro lado, continuando con las tareas de armonización y adopción del LAR 145, el SRVSOP inició los estudios para definir un mecanismo de adopción del LAR 145.

1.6 Iniciado estos estudios, se vio la necesidad de definir los términos de “adopción” y “armonización”, los cuales fueron definidos por el SRVSOP en noviembre de 2006. Posteriormente un grupo de expertos jurídicos y técnicos desarrolló el “Acuerdo Administrativo para la aceptación de las organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves entre las Autoridades de Aviación Civil de los estados participantes del SRVSOP, basada en el informe de auditores del equipo multinacional del SRVSOP”, el cual está en su proceso de revisión por parte de los Estados para su entrada en vigor.

1.7 Este acuerdo está orientado a formalizar el reconocimiento de la certificación de las OMAs entre los Estados miembros del SRVSOP y la conveniencia que el mismo fuera lo más operativo posible, comprometiéndolo a las Autoridades Aeronáuticas, las cuales en uso de las atribuciones que sus leyes nacionales les confieren, lo implementen, respetando así las diferencias entre las diferentes reglamentaciones. Este acuerdo se enmarca como un paso inicial a un ambiente armonizado de los reglamentos 145 de los Estados miembros del SRVSOP.

1.8 El acuerdo considera que la aceptación de OMAs será basada en un informe elaborado por un equipo multinacional del SRVSOP, representa un avance hacia la uniformidad y armonía, hacia la economía de recursos, tanto para los Estados como para las OMAs, se evita la duplicidad y se procura la rentabilidad de los procesos de certificación, reglamentación y vigilancia a nivel latinoamericano.

A la fecha se ha recibido la respuesta favorable de cinco (05) Estados miembros del SRVSOP y no se espera mayores dificultades con los otros Estados miembros.

2. Análisis

2.1 Los ensayos de auditoría de certificación han sido realizados a organizaciones de mantenimiento ubicadas en los Estados miembros del SRVSOP que han manifestado su interés en participar en los mismos y consistieron en la realización de un proceso de auditoría utilizando la norma LAR 145 y el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad desarrollado por el Comité Técnico del SRVSOP y en la visita de un Equipo Multinacional de Auditoría, conformado por expertos de aeronavegabilidad designados por los Estados miembros del Sistema y debidamente capacitados.

2.2 Los requisitos establecidos en las normas de los Estados miembros deberían ser cubiertos por el LAR 145 y las diferencias establecidas por los Estados a esta reglamentación. La certificación de la organización de mantenimiento es llevada a cabo por cada una de las Administraciones de la Aviación Civil (AAC) de los Estados miembros del Sistema (SRVSOP).

2.3 En cuanto a la competencia del equipo de auditoría; el Sistema Regional a través de su programa de formación de Auditores LAR asegura que los miembros del equipo multinacional de auditoría son competentes y poseen habilidades demostradas para aplicar los conocimientos y aptitudes para los cuales han sido previamente entrenados. La competencia del personal es determinada sobre la base de: educación, formación, habilidades y experiencia apropiadas.

2.4 Dentro de la formación de los Auditores LAR en aeronavegabilidad se ha considerado la aprobación del Curso de Auditor Líder ISO 9001:2000 bajo registro IRCA y la Aprobación del curso sobre contenido y aplicación del LAR 145.

2.5 Realización de las Auditorías: El Comité Técnico del SRVSOP crea los equipos de auditoría los cuales están constituidos por un Auditor Líder y los auditores miembros.

2.5.1 El ensayo de auditoría consistirá de cinco fases las cuales son:

- a) Fase I: Presolicitud;
- b) Fase II: Solicitud;
- c) Fase III: Análisis de la documentación;
- d) Fase IV: Demostración e inspección,
- e) Fase V: Certificación.

2.5.2 El Equipo multinacional de auditores se encuentran a cargo de las 4 primeras fases de estas auditorías; correspondiendo la Fase V sobre certificación a cada una de las AAC; las cuales podrían validar el resultado del ensayo de auditoría en conjunto con el paquete de certificación que será enviado a cada Administración por el Sistema Regional.

2.5.3 De existir algún requisito adicional en las normas de los Estados miembros que no sea cubierta por el LAR 145, estos deberán ser verificados por el equipo de auditoría para cubrir las

necesidades particulares de cada Estado, lo que posibilitaría por parte de éste, la validación de los resultados de la auditoría.

2.5.4 En cuanto a la vigilancia de las organizaciones de mantenimiento esta tendrá dos partes, la primera la que lleve la AAC local y la segunda sobre las auditorías de vigilancia que realicen los equipos multinacionales. La AAC local, aplicando los procedimientos establecidos en su Administración, ejecutará un plan de post-auditoría como base para la inspección y vigilancia continua. Los Estados miembros del SRVSOP pueden concretar acuerdos para recibir los informes del programa de vigilancia de la AAC local y validarlos como parte de su programa de vigilancia.

2.5.5 La vigencia de los ensayos de auditoría de certificación para una OMA LAR 145 esta sujeta al resultado satisfactorio de una auditoría multinacional de vigilancia que no excederá los 24 meses. Durante este lapso de tiempo la vigilancia continua de la OMA LAR 145 será bajo la autoridad local, la cual informará al Comité Técnico del SRVSOP resultados de la vigilancia u otro evento que afecte a la OMA; lo que serán conservados por el Comité técnico y estarán a disposición de los Estados miembros, para ello cada Estado miembro tendrá una persona a cargo del acceso a esta información; además un Estado puede solicitar a la AAC local realizar una auditoría específica o realizarla el mismo cuando este lo estime conveniente

2.6 De todo el proceso de auditorías de certificación y vigilancia la fase que ha presentado mayor problema ha sido la Fase V de certificación entre los que se pudo detectar dificultades de orden Administrativo dentro de las AAC, entre los que se identifican:

- a) Los costos excesivos para la emisión de un certificado,
- b) vacío administrativo en cuanto a la tasa de la certificación que no considere la realización de la auditoría;
- c) lentitud en la revisión así como la emisión del certificado, con demoras significativas de hasta un año;
- d) Diferentes períodos de validez de los certificado emitidos,
- e) Falta de coordinación por parte de las AAC, con la realización de auditorías paralelas o casi paralelas a las realizadas por el Sistema; con la finalidad de certificar o realizar vigilancia a pesar de indicar que había un reconocimiento del ensayo realizado;
- f) Dificultad al Emitir las Especificaciones de Operación de OMAs previamente certificadas, en las cuales no se incluye los alcances de las auditorías; entre otras.

2.7 A pesar de lo anteriormente manifestado es importante resaltar que el reconocimiento de los informes de auditorías realizados por equipos multinacionales no presentaron problemas de orden técnico para las AACs; pues tanto el reglamento como los procedimientos utilizados son compatibles con los reglamentos y procedimientos de los Estados.

2.8 En este marco y con la finalidad de establecer los parámetros para el reconocimiento de los informes de auditoría de certificación por parte de las AAC se ha preparado el “Acuerdo Administrativo para la aceptación de las organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves entre las Autoridades de Aviación Civil de los estados participantes del SRVSOP”. Este acuerdo está circulando entre las Administraciones de los Estados miembros; habiéndose recibido a la fecha la respuesta favorable de cinco (05) Estados; con ello se pretende reducir de manera drástica los problemas Administrativos presentado para la emisión de los certificado por parte de las AAC

2.9 Por otro lado, en el año 2007 se concluyó con los ensayos de auditoría de certificación y seguimiento en organizaciones de mantenimiento, por lo que las siguientes auditorías de certificación y seguimiento se realizarán bajo un esquema de recuperación de costos.

2.10 En este sentido el SRVSOP dispuso la necesidad de establecer recuperar los costos del servicio de certificación y vigilancia de las organizaciones de mantenimiento. El cálculo de la tarifa para la realización de una auditoría conjunta de certificación o seguimiento de una OMA, se realizará de acuerdo a la fórmula $T = [1.1 * [(N * d * DA) + CV]]$ siendo:

DA = Costo por día auditor = USD 54

N = total auditores

d = días programados

CV = Viáticos y transporte de inspectores, incluyendo la organización como ejecución de la auditoría.

3. Conclusiones

3.1 De las experiencias obtenidas en los ensayos de auditorías se puede determinar que el LAR 145 y los procedimientos asociados no son contrarios a las regulaciones y procedimientos establecidos por los Estados Miembros.

3.2 Los problemas generados para el reconocimiento de estos ensayos son de orden administrativo y no técnico.

3.3 Sobre lo anteriormente informado se necesita conocer la opinión de la industria sobre todo este proceso con el objetivo de identificar oportunidades de mejora en el mismo.

4. Acción sugerida

Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
- b) emitir los comentarios que consideren pertinentes relacionados con el proceso de auditoría de certificación y vigilancia del LAR 145.