

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

Proyecto Regional RLA/99/901
SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Séptima Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad
(Lima, Perú, 13 al 17 de diciembre de 2010)

Asunto 1: LAR 145 Tercera Edición – Capítulo D – Reglas de Operación

(Nota de Estudio presentada por Orestes Morales)

Resumen

Esta nota de estudio presenta el análisis correspondiente para la incorporación de una sección en el Capítulo D – Reglas de Operación del LAR 145, relativo a las Organizaciones de Mantenimiento aprobadas Satélites para ser evaluada por el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad.

Referencia

- ✓ LAR 145 Tercera Edición, Capítulo D – Reglas de Operación.
- ✓ FAR 145 – Estación Reparadora, edición 16 de noviembre de 2010 – Subparte C – Edificios.
- ✓ facilidades, equipamientos, materiales y data, Sección 145.107 – Estación Reparadora Satélite.
- ✓ Anexo II (Parte 145) de la Agencia de Seguridad Aérea Europea Reglamento (CE) No 2042/2003 de la Comisión del 20 de noviembre de 2003, sección 145.B.15 – Organizaciones radicadas en varios Estados miembros.
- ✓ Partes 145 de los Reglamentos Aeronáuticos de los Estados miembros del SRVSOP.
- ✓ Instrucciones para el Trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP.
- ✓ Manual de los Redactores de las LARs.
- ✓ Informe de la Décimo Sexta Reunión de la Junta General del Sistema, realizada el 3 de agosto de 2007, en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia.
- ✓ Informe de la Décimo Novena Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional realizada en la ciudad de Lima, Perú, durante los días 11 y 12 de diciembre de 2009.
- ✓ Acuerdo para la implantación del sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional.

1. Antecedentes

1.1 La Décimo Novena Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional realizada en la ciudad de Lima, Perú, durante los días 11 y 12 de diciembre de 2009, mediante la Conclusión JG 19/01 aprobó la Tercera edición del LAR 145 – Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMAs).

1.2 El documento de Acuerdo para la implantación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, en su Artículo Segundo establece el compromiso de los Estados participantes en armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional.

1.3 Por otra parte, el folleto de Instrucciones para el Trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP, en su Sección 4, numeral 4.2, requiere que de conformidad con las políticas del Sistema Regional, se ofrece a todos sus miembros la oportunidad de exponer sus opiniones y criterios oficiales al pedirles en las rondas de consulta de los LAR que comenten las modificaciones y enmiendas de las versiones, ediciones y nuevos LAR, así como los documentos conexos propuestos.

1.5 Adicionalmente, y de acuerdo a la nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, aprobada por la Décimo Sexta Reunión de la Junta General del Sistema, realizada el 3 de agosto de 2007, en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, se concordó en la necesidad de revisar y validar cada una de las secciones de los proyectos LAR en los Paneles de Expertos, así como las oportunidades de mejora a ser insertadas en los reglamentos.

1.4 Esta Nota de Estudio contiene los lineamientos para desarrollar un estudio sobre la necesidad de incorporar en el Capítulo D – Reglas de Operación del LAR 145, una sección que establezca los requisitos para las Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas satélites para ser aprobada por el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad, con la finalidad de lograr mejoras en la norma.

2 Análisis

2.1 En la actualidad, muchas Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas por las AAC de los Estados miembros del SRVSOP, tienen su sede principal en un lugar determinado de su territorio nacional y poseen otras organizaciones de mantenimiento ubicadas en lugares diferentes donde realizan actividades de mantenimiento bajo el control gerencia de dicha sede principal. Al respecto, durante el desarrollo e incorporación de enmiendas en el Capítulo D del LAR 145 no se tomó en cuenta este requerimiento, aplicable en algunos Estados miembros del SRVSOP.

2.1 Por otra parte, la incorporación de esta sección en el Capítulo D del LAR 145, proporcionaría mejoras en su contenido y permitiría a las organizaciones de mantenimiento tener ubicadas pequeñas organizaciones de mantenimiento fuera de su sede principal con la condición de que el control del personal, incluyendo el personal de certificación, equipamiento, herramientas e instalaciones sea dirigido por la sede principal de la OMA LAR 145.

2.2 Como resultado del análisis realizado a los Anexos y documentos de la OACI, así como a los diferentes modelos de regulación de algunos Estados, incluyendo los Estados miembros del SRVSOP se puede concluir lo siguiente:

- a) La Sección 145.B15 de EASA 145, establece requisitos para que las Organizaciones de mantenimiento radicadas en más de un Estado miembros puedan realizar mantenimiento

a las aeronaves y componentes de aeronaves, cuando la supervisión continuada de la aprobación sea realizada conjuntamente con las autoridades competente de los Estados miembros.

- b) La sección 145.107 del FAR 145 de la FAA establece que una estación de reparación certificada bajo el control gerencial de otra estación reparadora puede operar como una Estación de Reparación Satélite con su propio Certificado emitido por la FAA.
- c) La sección 145.107 del RDAC 145 de Ecuador establece requisitos para que una estación de reparación certificada bajo el control administrativo de otra estación de reparación certificada podría operar como una estación de reparación satélite con su propio certificado emitido por la DGAC.
- d) Similarmente, la sección 145.15 del RAV 145 de Venezuela especifica que una Organización puede operar como una OMA secundaria siempre que esté bajo el control gerencial de una OMA certificada y sea titular de un certificado de OMA emitido por la Autoridad Aeronáutica.
- e) De la misma forma, la sección 145.107 del RAAC 145 de Argentina, requiere que un TAR habilitado bajo el control gerencial de otro Taller Aeronáutico de Reparación puede operar como un TAR Satélite con su propio Certificado emitido por la Autoridad Aeronáutica.
- f) Finalmente, el Artículo 69 de la Sección Cuarta del Libro XVIII del RAC de Panamá en una de sus partes establece que un taller aeronáutico certificado bajo el control gerencial de otro taller aeronáutico certificado puede operar como un taller aeronáutico satélite con su propio certificado de operación emitido por la Autoridad Aeronáutica Civil.

3. Acción sugerida

Se invita a la Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
- b) considerar y emitir comentarios respecto a la propuesta de incorporar una sección en el Capítulo D del LAR 145 contenida en el **Apéndice A** a esta nota de estudio.

Apéndice A

Proyecto de incorporación de una Sección en el Capítulo D del LAR 145

Capítulo D – Reglas de Operación

145.60X Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas Satélite

- (a) Una OMA que esté bajo el control gerencial de otra OMA, puede operar como una OMA Satélite con su propio Certificado de aprobación, emitido por la AAC. Una OMA Satélite:
 - (1) Puede poseer un alcance que la OMA habilitada, que ejerce el control gerencia no posea;
 - (2) debe cumplir los requisitos para cada alcance que posea;
 - (3) Debe presentar un Manual de la Organización de Mantenimiento, aceptable por la AAC de acuerdo a lo requerido en el Apéndice 1 de este Reglamento.

NOTA.- El Manual requerido en el numeral (3) de esta sección pueden estar incluidos dentro del sistema de manuales de la OMA Principal.

- (b) A menos que la AAC indique lo contrario, el personal y el equipamiento de la OMA que posee el control gerencial y el personal y el equipamiento de cada uno de las OMAs Satélite pueden ser compartidos entre sí. No obstante, el personal de inspección debe ser designado para cada OMA Satélite y debe estar disponible en el mismo, en cualquier momento en que se requiera su intervención.
- (c) Una OMA Satélite no debe estar ubicada en un país distinto al país en que se encuentra la OMA habilitada, que ejerce el control gerencial.