



Revisión 1
RRIPEA/3-NE-01
03/09/2012

Proyecto Regional RLA/99/901

Tercera Reunión de Retroalimentación de la Industria y el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (Lima, Perú, 4 de setiembre de 2012)

Asunto 1: Aplicación del LAR 145

a) Requisitos del LAR 145 Tercera Edición

(Nota presentada por el Comité Técnico)

Resumen Esta Nota de Estudio proporciona información relevante sobre los requisitos del LAR 145 Edición 3 para el análisis y comentarios por parte de la Reunión.
Referencias – Anexo 6. – LAR 145 Tercera Edición. – Folleto de orientación para proyecto piloto de implementación del SMS en la OMA.

1. Introducción

1.1. El LAR 145 – Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas Tercera Edición fue aprobado el 12 de diciembre de 2008, mediante Conclusión JG 19/01 adoptada durante la Décimo Novena Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional y desde su entrada en vigencia, se han venido incorporando oportunidades de mejora a los requisitos, en base a las enmiendas a los Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional y a los procesos de armonización llevados a cabo por los Estados, las cuales previamente han sido analizadas en diferentes reuniones del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad.

1.2. Dentro de ese contexto, las mejoras más significativas que han sido analizadas y validadas por el citado panel, se han enfocado en los siguientes aspectos:

- a) En la RPEA/7, llevada a cabo del 14 al 17 de diciembre 2011, se incorporaron los requisitos para la implementación del sistema de gestión de la seguridad operacional (Sección 142.275) y respecto a la documentación de la OMA (Sección 145.275), con la finalidad de mantener un adecuado ordenamiento del reglamento y facilitar la obtención de la información. Asimismo, en

el Apéndice 1 fue incluida la Parte 6, donde se establece que la OMA debe desarrollar procedimientos de competencia del personal de mantenimiento, a través de los procedimientos de instrucción y calificación del personal involucrado en mantenimiento.

- b) Durante la RRIPEA/2 realizada en el año 2010 fue analizada a fondo la Sección 145.270 correspondiente a la coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia, estableciéndose que para abarcar este requisito era necesario considerar los accidentes propios de las actividades de la OMA, planes de emergencia del aeropuerto u otros servicios que afecten a la OMA, desastres naturales que de cierta forma pueden afectar al sistema de la organización para la operación segura de las aeronaves.
- c) En la RPEA/8 celebrada del 18 al 21 de setiembre de 2011, se realizó una mejora a las partes correspondientes al Personal de certificación (LAR 145.605), Asignación de personal clave de seguridad (LAR 145.260), coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia (LAR 145.270) que es un tratamiento distinto al utilizado por explotador de servicios aéreos, por estar dirigidos principalmente a requisitos de seguridad industrial y no limitados a accidentes aéreos, resaltándose que el plan de respuesta deberá estar acorde a la naturaleza y complejidad de la OMA.
- d) Asimismo, fueron tratados temas relacionados a los procedimientos de calidad y el sistema de auditorias produciéndose cambios en el Capítulo C – Sistema de gestión de la seguridad operacional del LAR 145. Fue revisada la también, el requisito correspondiente al Personal de Certificación
- e) Adicionalmente, en la citada reunión se convino en establecer en la norma la denominación de gerente a la persona de más alto nivel en la organización, que tenga la autoridad y responsabilidad corporativa sobre las operaciones de la OMA (Gerente responsable), con lo cual se elimina la calificación de gerente para el resto del personal clave de seguridad en las OMAS, a fin de evitar complicaciones o connotaciones que pudieran implicar por esa denominación temas salariales por la función asignada.

1.3. Las enmiendas realizadas en la RPEA/8 han sido validadas en primera instancia por el panel de expertos de aeronavegabilidad, ha culminado también con la tercera ronda de consulta a las autoridades de los Estados participantes en el SRVSOP, recibándose algunas propuestas de mejora en los asuntos revisados, los cuales serán tratados en la RPEA/9.

2. Análisis

2.1. Actualmente, el LAR 145 constituye un reglamento armonizado a nivel regional que recoge no solo los requisitos de las últimas enmiendas de los Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional, sino además las mejores prácticas que se vienen llevando a cabo en los Estados participantes, optimizando aquellos aspectos que resultan críticos en toda organización.

2.2. El proceso de armonización del LAR 145 por parte de los Estados que a Marzo 2012 se encuentra con un avance promedio de 86%, de los cuales 7 Estados ya han culminado el proceso y vienen implementando los requisitos del LAR en sus normas nacionales, permitirá fortalecer los niveles de seguridad operacional en la Región Latinoamericana, asegurando requisitos similares para la

determinación de la competencia del personal involucrado en el mantenimiento, reducir los esfuerzos por parte de los Estados al evitar repetición de tareas de certificación y, por ende, los costos que pueden ocasionar las auditorías e inspecciones, un adecuado intercambio de información, confianza entre los miembros del SRVSOP y generación de una mejor competitividad para la industria.

2.3. Estos avances significativos logrados en los estándares del LAR 145, se ven reforzados con la suscripción del Acuerdo de cooperación técnica multinacional 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 auditoría del equipo multinacional del SRVSOP, suscrito a la fecha por 9 Estados, que con mayor amplitud se tratará en la Nota de Estudio RRIPEA/3-NE-02 y con lo cual se genera un instrumento legal que permita el reconocimiento mutuo de las certificaciones otorgadas bajo los requisitos del LAR 145, que elevan los niveles de seguridad operacional en nuestra región y la dota de mayor competitividad a nivel mundial.

2.4. Sin embargo, este trabajo efectuado no es solo de las AAC de los Estados que conforman el Sistema Regional, sino del esfuerzo y participación activa de la industria aeronáutica, quienes tendrán a su cargo la implantación del reglamento y de las oportunidades de mejora que se incorporen en el tiempo, con la finalidad de dotarla de mayor eficiencia y competitividad.

3. Conclusiones

3.1. Por todo lo anterior y considerando que el LAR 145 así como el Acuerdo de cooperación técnica multinacional 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 auditoría del equipo multinacional del SRVSOP, ofrece a los Estados e industria aeronáutica de la región, una excelente oportunidad para ser más competitivos a nivel mundial, logrando elevar los niveles de seguridad operacional en el contexto de las organizaciones de mantenimiento, resulta importante para el SRVSOP recibir la retroalimentación de la industria sobre los avances logrados en este proceso y, a la vez, poder identificar oportunidades de mejora adicionales, por la característica evolutiva de este proceso, dado el constante avance de la industria aeronáutica.

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 LAR 145.