



RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Quinta Reunión de Retroalimentación de la Industria y el Panel de Expertos en
Aeronavegabilidad (RRIPEA/5)
Lima, Perú, 6 de agosto de 2018

Asunto 1: Aplicación del LAR 145

a) Requisitos del LAR 145 Enmienda N° 7

(Nota de estudio presentada por el Comité Técnico)

Resumen
Esta nota de estudio proporciona información relevante sobre los requisitos del LAR 145 Enmienda N° 3 para el análisis y comentarios por parte de la Reunión.
Referencias
– LAR 145 Enmienda N° 7 – Informe de la Junta General JG/30

1. Introducción

1.1. El LAR 145 – Organizaciones de mantenimiento aprobadas Enmienda N° 7, fue aprobado el 3 de diciembre de 2017, mediante Conclusión JG 30/06 adoptada durante la Trigésima Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional y desde su entrada en vigencia, se proponen oportunidades de mejora a los requisitos, en base a los procesos de armonización llevados a cabo por los Estados, los cuales serán previamente analizados en la Décimo Quinta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/15) a realizarse entre los días 7 al 10 de agosto de 2018.

1.2. Dentro de ese contexto, las mejoras más significativas que han sido incorporadas en la última revisión efectuada el año 2013 se han enfocado en los siguientes aspectos:

- a) Capítulo A – Generalidades, en donde se incorporaron las definiciones de: datos de seguridad operacional, información de seguridad operacional, peligro y vigilancia. Asimismo, fueron revisados las definiciones de anexo a la lista de capacidades, la lista de capacidades, meta de rendimiento en materia de seguridad operacional, sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) y supervisión.
- b) Capítulo B - certificación:
 - Fue modificado el término “lista de capacidad” por “lista de capacidades”;

- En la Sección 145.130 – Privilegios, fue incluida la AAC de matrícula, cuando corresponda. En los casos que la OMA realice mantenimiento de manera excepcional.
- c) Capítulo C – Sistema de gestión de seguridad operacional. Este capítulo fue revisado para estar en concordancia con lo establecido en el Anexo 19, Segunda edición. Asimismo, fueron retiradas las 4 fases que se establecían en el Requisito 145.225, en vista de que por el tiempo transcurrido desde que se inició la implementación del SMS en el año 2008 en este reglamento, una OMA debe ceñirse solamente al desarrollo del SMS al iniciar la certificación y las OMAS posterior a este requisito deben tener implementado el SMS.
- d) Capítulo D - Reglas de operación. Se cambió el término “edificios y las instalaciones” por solo “instalaciones”.
- e) Apéndice 1 – Manual de la organización de mantenimiento (MOM). Fueron incorporados requisitos en la Parte 6 – Procedimientos para asegura la competencia, en donde se estableció lo que una OMA debe establecer en el caso de que la OMA decida tomar bajo su responsabilidad el otorgar y mantener la competencia del personal.
- f) Apéndice 4 – Estructura para la elaboración de la lista de capacidades. Fue cambiado el peso del helicóptero de 3,180 a 3,175 kg. en el Literal (a) correspondiente a la estructura de aeronaves.

2. Análisis

2.1 Actualmente, el LAR 145 constituye un reglamento con un gran porcentaje de armonización 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 se encuentra con un avance promedio de 80% (ver **Apéndice A**), faltan informar los Estados de Argentina quien actualmente tiene publicada en su página web el estado de adecuación de los RACC a LAR y el Estado de Panamá que estará informando su porcentaje de avance hasta fines del 2018.

2.3 Diez (10) Estados han realizado una verificación de armonización de sus reglamentos con los LAR, lo que ha permitido obtener el alto porcentaje de armonización alcanzado con el Reglamento 145, permitiendo 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, reduciendo los esfuerzos por parte de los Estados para evitar la repetición de tareas de certificación y, por ende, los costos que pueden ocasionar las inspecciones, permitiendo un adecuado intercambio de información, fortaleciendo la confianza entre los miembros del SRVSOP y generando una mejor competitividad para la industria.

2.4 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, basado en el informe del proceso de

certificación del equipo de certificación multinacional del SRVSOP, suscrito a la fecha por 11 Estados, que con mayor amplitud se tratará en la Nota de estudio RRIPEA/04-NE-05 y con lo cual se ha generado el instrumento legal que está permitiendo el reconocimiento mutuo de las certificaciones otorgadas según los requisitos del LAR 145, que elevan los niveles de seguridad operacional en nuestra región y la dota de mayor competitividad a nivel mundial.

2.5 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, quien tiene a su cargo la implantación del reglamento y de las oportunidades de mejora que se incorporen en el tiempo, con la finalidad de proveerla de mayor eficiencia y competitividad.

3. Conclusiones

3.1 Considerando que el LAR 145 y el Acuerdo de cooperación técnica multinacional aplicable a las OMA LAR 145, ofrece a los Estados e industria aeronáutica de la región una excelente oportunidad para ser más competitivos a nivel mundial y elevar los niveles de seguridad operacional en el contexto de las organizaciones de mantenimiento, se solicita a la industria el apoyo necesario para continuar en el camino de los objetivos trazados.

3.2 Por lo anterior, es importante que el SRVSOP reciba 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.

Apéndice A



**Armonización
LAR 145**

