ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana - Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Vigésima Primera Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP
(Lima-Perú, 28-29 de agosto 2023)

Asunto 7: Otros asuntos

- Desarrollo del LAR aplicable a organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO)

(Nota de estudio presentada por Secretaría)

Resumen

Esta nota de estudio presenta la propuesta de desarrollo de un reglamento donde se establezcan los requisitos para la certificación de organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad que podrán dar el soporte a los explotadores aéreos.

Referencias

- Anexo 6, Parte I
- Anexo 6, Parte II
- Anexo 6, Parte III
- Doc.9760

1. Antecedentes

1.1 El Anexo 6, Parte I, Capítulo 8.1.1 y el Anexo 6, Parte III, Sección II, Capítulo 6.2.1 respectivamente, establecen que la responsabilidad de los explotadores es asegurarse de que, de conformidad con procedimientos aceptables para el Estado de matrícula, se asegure de que cada aeronave se mantenga en condiciones de aeronavegabilidad.- Asimismo, en el Anexo 6, Parte II, Sección 2.6.1 se establece que el propietario de un avión o el arrendatario, si el avión está arrendado, se asegurarán, de acuerdo con procedimientos que acepte el Estado de matrícula, de que el avión se mantiene en condiciones de aeronavegabilidad.

1.2 Para cumplir con esta Norma, algunos Estados emiten aceptaciones o aprobaciones a una persona o grupo de personas dentro del explotador o una organización de control de mantenimiento con una aprobación específica para administrar las responsabilidades del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador, ambos con requisitos para mantener la validez continua de la aceptación/aprobación.

1.3 El mantenimiento de la aeronavegabilidad es el proceso mediante el cual una aeronave se mantiene en una condición de aeronavegable durante toda su vida, es decir, técnicamente apta para el vuelo. De acuerdo a lo establecido en el Doc. 9760 se establece:

> ***Mantenimiento de la aeronavegabilidad****. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.*

1.4 La responsabilidad final por el mantenimiento de la aeronavegabilidad se asigna en el Anexo 8 de la OACI al Estado de diseño, pero el programa para lograr el mantenimiento de la aeronavegabilidad le corresponde al Estado de matrícula. Es importante entender los términos en inglés continued airworthiness y continuing airworthiness, ya que a veces se usan indistintamente para el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Sin embargo, el termino en inglés "continued airworthiness" también se conoce como aeronavegabilidad de tipo o **aeronavegabilidad inicial**, mientras que el término "continuing airworthiness" son todos los procesos que se siguen, luego de obtener el primer certificado de aeronavegabilidad, de acuerdo a la información establecida en las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICA).

1.5 EASA establece que para realizar la gestión del mantenimiento de aeronavegabilidad debe ser a través de organismos certificados (aprobados), esta organización será la responsable de la implementación de las tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad que deben cumplir los explotadores aéreos.

1.6 El propietario o el arrendatario es el responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave y debe asegurarse, antes del inicio de un vuelo que:

- La aeronave se mantiene en condiciones de aeronavegabilidad, y;
- Cualquier equipo operativo y de emergencia instalado esté correctamente instalado y reparado o claramente identificado como inservible, y;
- El certificado de aeronavegabilidad sigue siendo válido, y;
- El mantenimiento de la aeronave se realiza de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado por el Estado de matrícula.

1.7 Para cada una de sus aeronaves, la CAMO aprobada deberá realizar las siguientes funciones, aunque las actividades serían similares a las requeridas de cualquier explotador aéreo:

- Desarrollar y controlar un programa de mantenimiento para la aeronave administrada, incluido cualquier programa de confiabilidad aplicable.
- Presentar el programa de mantenimiento de aeronaves y sus modificaciones a la AAC del Estado de matrícula para su aprobación.
- Gestionar la aprobación de modificaciones y reparaciones mayores.
- Asegúrese de que todo el mantenimiento se lleve a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado y se emita la certificación de conformidad de mantenimiento.
- Asegúrese de que se apliquen todas las directrices de aeronavegabilidad (AD) aplicables con un impacto en el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- Asegurarse de que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o informados sean corregidos por una organización de mantenimiento debidamente aprobada.
- Asegurarse de que la aeronave sea llevada a una organización de mantenimiento debidamente aprobada cuando sea necesario.
- Coordinar el mantenimiento programado, la aplicación de una AD, el reemplazo del servicio de un componente con vida útil limitada (LLP) y la inspección de componentes para garantizar que el trabajo se realice correctamente.
- Administre y archive todos los registros del mantenimiento de la aeronavegabilidad y/o el registro técnico del explotador aéreo.
- Asegúrese de que la declaración de masa (peso) y centrado refleje el estado actual de la aeronave.

1.8 Por lo tanto, el mantenimiento de la aeronavegabilidad no es solo el mantenimiento de aeronaves y equipos, sino que también implica monitorear el rendimiento de los productos en servicio. Esto incluirá registrar las dificultades del servicio para evaluar la importancia con respecto a la seguridad operacional y la aeronavegabilidad para la aeronave/producto específico involucrado y para aeronaves/productos similares. Se requiere una respuesta oportuna donde la aeronavegabilidad se vea afectada, lo que significa diseñar y provisionar acciones de rectificación y promulgar la información necesaria para restablecer los niveles de seguridad operacional.

1.9 Los métodos e intervalos de inspección, las acciones de reparación, las modificaciones y los plazos son parte del mantenimiento de la aeronavegabilidad, al igual que los comentarios sobre el diseño/producción y la revisión formal de la aeronavegabilidad.

2. Análisis

2.1 A medida que los SARPS de la OACI, y a su vez, el enfoque de supervisión de las AAC del SRVSOP avanzan hacia un entorno basado en rendimiento, se generan nuevos desafíos en la evolución de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Por ello, la importancia del aporte que podría generar una organización que se encargue de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad certificada por las AAC de diferentes explotadores, facilitando la evolución del mundo de gestión, planificación, y registros de cumplimiento de los explotadores aéreos. Estas organizaciones, podrían brindar la oportunidad de que las aeronaves continúen siendo seguras y confiables, que el mantenimiento sea más rentable y se encuentre optimizado para la operación, logrando una oportunidad de ventaja comercial significativa en donde se identifiquen peligros y se puedan gestionar los riesgos en beneficio de la seguridad operacional con toda la información que esta administrando.

2.2 Una aeronave no solo necesita recibir el mantenimiento correcto, sino que debe ser complementado a través de un monitoreo cuidadoso que garantice que es segura para volar, eso significa comprobar y asegurarse de que todas las inspeccionas a la aeronave y sus componentes no se encuentre atrasados, revisión y remplazo de los componentes con tiempo límite de operación antes de que ocurra una falla, verificación y cumplimiento de directrices de aeronavegabilidad, seguimiento de los boletines de servicio para la mejora de los productos, entre otros temas.

2.3 Una organización que brinde esos servicios no solo verifica y garantiza el cumplimiento de todos los elementos, sin o que también se encarga del mantenimiento programado, eliminado las molestias de programación y planificación. Por ello, la importancia de desarrollar un reglamento que permita regular y aprobar las operaciones de organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) que sean independientes de los explotadores, permitiendo garantizar los más altos estándares de seguridad operacional, asegurándose de que todo lo que estaba programado para ser inspeccionado o reemplazado se haya hecho correctamente. Permitirá liberar a los propietarios o explotadores aéreos de las numerosas cargas relacionadas con la programación de los trabajos a realizarse en las aeronaves, los diferentes controles que soportan y evidencian que una aeronave es segura para realizar un vuelo, la transferencia de una aeronave a un nuevo propietario o arrendador.

2.4 Por lo tanto, un CAMO certificado ahorrará tiempo, dinero y mantendrá las aeronaves en condiciones de volar de manera segura permitiendo lograr niveles equivalentes y mejores de seguridad operacional, rendimiento y rentabilidad con un CAMO de grupo integrado que preste servicios a múltiples AOC.

2.5 Por lo expuesto, se propone a la Reunión de Puntos Focales adoptar la siguiente conclusión:

a) Aprobar el desarrollo de un reglamento aplicable a las organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO); y

b) solicitar al Coordinador General instruya al Comité Técnico para iniciar el desarrollo de la estructura y contenido del futuro reglamento CAMO en la RPEA/20 del año 2023, así como posteriormente el desarrollo del material guía de soporte para su implementación, con el apoyo de un especialista de la Región y en consulta con el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad del SRVSOP, de acuerdo con la estrategia de desarrollo, armonización, adopción e implantación de los LAR y manual de calidad del Comité Técnico del SRVSOP.

3. Acción sugerida

Se invita a la Reunión de Puntos Focales a:

a) Tomar conocimiento de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y

b) adoptar la conclusión propuesta en el Párrafo 2.5.

- FIN -