



RAC 145
ORGANIZACIÓN DE
MANTENIMIENTO APROBADA

PREÁMBULO.

La primera Regulación RAC 145 (Talleres Aeronauticos) fue aprobada con fecha octubre de 2001, en cumplimiento con la Ley Organica de Aviación Civil bajo Decreto Legislativo No 582 de fecha 18 de octubre de 2001 y el Reglamento sobre Talleres de Mantenimiento Aeronautico bajo Decreto Ejecutivo No 15, de fecha 29 de enero de 2002.

REVISION 01.

La presente Revision corresponde a los cambios sugeridos para concentrar los detalles relativos al Programa de SMS de los Operadores en una sola Regulacion. Por tal motivo, la presente RAC hace referencia en el numeral RAC-145.66, a la RAC-19. Esto en cumplimiento de las enmiendas del Anexo 6 parte I de la OACI.

Ademas, se incorpora la NTC relativa a las funciones del Personal Auditor de Calidad en la RAC-145.65, página 1-21.

Se modificaron los requisitos del Personal de Servicios Especializados del apartado de la RAC 145.32, detallando los requisitos para el personal que realiza Pruebas e inspecciones no destructivas y dependiendo la complejidad de la OMA estan los requisitos para un departamento de ingeniería.

REVISION 02.

La presente revisión corresponde a los cambios incluidos para las Organizaciones de Mantenimiento Aprobada para aeronaves con matrícula salvadoreña y un peso máximo de despegue menor a 5,700 Kg; y conformada por un máximo de 10 personas; fue aprobada con fecha agosto de 2021, en cumplimiento con lo estipulado en el punto 2.6.1.2 literal b, del Anexo 6 parte II décima edición.

REVISIÓN 03

La Revisión 03 a la RAC 145 incorpora los procedimientos de mantenimiento y sistema de aseguramiento de la calidad. Además, se actualiza el Anexo 1 al RAC – 145 - OMA RAC - 145 (para aeronaves con matrícula salvadoreña y un peso máximo de despegue menor a 5,700 Kg y helicópteros de un peso máximo de despegue no mayor a 1,360 Kg; y conformada por un máximo de 10 personas)

RAC 145
Lista de Páginas Efectivas

PÁGINA	EDICIÓN / ENMIENDA	FECHA
Portada	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
RER – 1	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
PRE – 1	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
LPE – 1	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
LPE – 2	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
TC – 1	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
TC – 2	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
TC – 3	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 1	Edición 1	18-agosto-2008
1 – 2	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 3	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 4	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 5	Ed.01/Rev.02	25-agosto-2021
1 – 6	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 7	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 8	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 9	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 10	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 11	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 12	Edición 1	18-agosto-2008
1 – 13	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 14	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 15	Ed.01/Rev.01	20-febrero-2018
1 – 16	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 17	Edición 1	18-agosto-2008
1 – 18	Edición 1	18-agosto-2008
1 – 19	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 20	Edición 1	18-agosto-2008
1 – 21	Edición 1	18-agosto-2008

PÁGINA	EDICIÓN / ENMIENDA	FECHA
1 – 22	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 23	Ed.01/Rev.01	20-febrero-2018
1 – 24	Edición 1	18-agosto-2008
1 – 25	Edición 1	18-agosto-2008
1 – 26	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 27	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 28	Edición 1	18-agosto-2008
1 – 29	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 30	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 31	Edición 1	18-agosto-2008
1 – 32	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 33	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 34	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 35	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 36	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 37	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 38	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 39	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
1 – 40	Edición 1	18-agosto-2008
1 – 41	Edición 1	18-agosto-2008
1 – 42	Edición 1	18-agosto-2008
2 – 1	Edición 1	18-agosto-2008
2 – 2	Edición 1	18-agosto-2008
2 – 3	Edición 1	18-agosto-2008
2 – 4	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
2 – 5	Edición 1	18-agosto-2008
2 – 6	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
2 – 7	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025
2 – 8	Ed.01/Rev.03	26-marzo-2025

Aprobado
Lic. Homero Francisco Morales Herrera
Director Ejecutivo
AAC El Salvador

Firma:

Fecha:

26 MAR 2025





AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL

Km 9½, Carretera Panamericana Ilopango, San Salvador, El Salvador, Centroamérica
Tel: 2565-4400, Fax: 2565-4459

AAC-RES-018-2025

AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL, Ilopango, a las 3:00:00 PM del día veintiseis del mes de *marzo* del año dos mil veinticinco.

CONSIDERANDO:

1. Que según lo establece el artículo cuatro de la Ley Orgánica de Aviación Civil la creación y naturaleza de la Autoridad de Aviación Civil (AAC), comprende la autonomía en el aspecto técnico y administrativo.
2. Que según lo establece el artículo siete numeral cuatro, es atribución de la AAC, Dictar y elaborar Órdenes, Regulaciones, Disposiciones Administrativas, Directrices, Manuales de Procedimientos, Publicaciones de Información Aeronáutica y Asesoramiento, y demás normas técnicas y de operación complementarias de las regulaciones aeronáuticas de El Salvador; de conformidad con la Ley Orgánica de Aviación Civil.
3. La Ley Orgánica de Aviación Civil (LOAC), establece y faculta al Director Ejecutivo de la AAC, como el responsable de la administración de la Institución y desempeñando las atribuciones que la referida LOAC le otorga a la AAC, estableciendo en el artículo catorce numeral seis y treinta y cuatro, que se debe fijar los estándares de seguridad, operación y servicios en el sector de la aviación civil en el país, conforme a normas internacionales al respecto; así como aprobar y publicar las regulaciones, normas, programas y estándares técnicos aplicables al sector de la aviación civil.

POR TANTO, en uso de las facultades legales que le confiere la Ley Orgánica de Aviación Civil y en base a los artículos: 4; 7, numeral 4; 14, numerales 6 y 34; **RESUELVE:**

1. Aprobar la *Edición 01 Revision 03* de la RAC 145 de **Organización de Mantenimiento Aprobada**, con fecha *veintiseis* de marzo del año dos mil veinticinco.
2. Archivar el original del presente Documento en la Gerencia Legal de la AAC y remitir copia del mismo al Departamento de Publicaciones Técnicas de la AAC para distribuir a las áreas pertinentes.

NOTIFIQUESE.

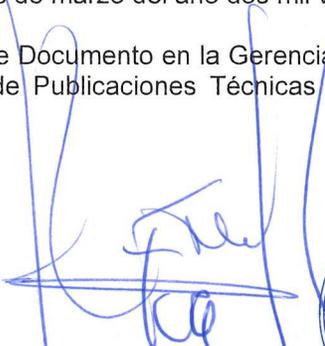

Lic. Homero Francisco Morales Herrera
DIRECTOR EJECUTIVO
AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL



Tabla de Contenidos

Portada.....	Portada
Registro de ediciones y revisiones	RER-1
Preámbulo.....	PRE-1
Lista de Páginas Efectivas.....	LPE-1
Tabla de Contenidos	TC-1

SECCIÓN 1: REQUISITOS

RAC - 145.1	General. 1-2	
RAC - 145.3	Efectividad.	1-2
RAC - 145.5	Definiciones.	1-2
RAC - 145.10	Aplicabilidad.	1-5
RAC - 145.13	Autoridad de Inspección y acceso a documentación.	1-6
RAC - 145.15	Solicitud y emisión de la aprobación.	1-6
RAC - 145.17	Proceso para la obtención de un Certificado de Operación RAC 145.	1-6
RAC - 145.20	Contenido del Certificado de Operación y Habilitaciones y Limitaciones.	1-8
RAC 145.22	Renovación del Certificado y Permiso de Operación.	1-9
RAC - 145.23	Transferencia del Certificado de Operación (CO).	1-9
RAC - 145.24	Procedimientos de mantenimiento y sistema de aseguramiento de la calidad. 1-9	
RAC - 145.25	Requisitos de las Instalaciones.	1-9
RAC - 145.30	Requisitos del Personal Gerencial	1-10
RAC - 145.31	Personal de Mantenimiento.	1-13
RAC - 145.32	Personal de Servicios Especializados y Soporte.	1-14
RAC - 145.33	Personal encargado de mercancías peligrosas.	1-15
RAC - 145.35	Personal Certificador de Mantenimiento.	1-15
RAC - 145.40	Equipos, herramientas y materiales.	1-17
RAC - 145.42	Aceptación/Clasificación de Componentes o Partes por su condición.	1-17
RAC - 145.45	Datos de Mantenimiento.	1-18
RAC - 145.47	Planificación de la Producción.	1-19
RAC - 145.50	Certificación de Mantenimiento.	1-20
RAC - 145.55	Registros de mantenimiento.	1-21
RAC - 145.60	Reporte de Defectos, Daños, e Incidencias.	1-21
RAC - 145.65	Políticas de Seguridad Operacional y Calidad, Procedimientos de Mantenimiento y Sistema de Calidad.	1-21
RAC - 145.66	Sistema de Gestión de la Seguridad operacional.	1-23
RAC - 145.67	Programa de control sobre uso de sustancias estupefacientes, enervantes y alcohol.	1-23
RAC - 145.70	Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM).	1-24
RAC - 145.75	Privilegios de una OMA RAC – 145.	1-25
RAC - 145.80	Limitaciones de una OMA RAC - 145.	1-25
RAC - 145.85	Cambios en la OMA RAC - 145.	1-26
RAC - 145.90	Validez continuada de la aprobación.	1-26
RAC - 145.100	Revocación, suspensión, limitación en las habilitaciones ó denegación de la emisión ó renovación del CO RAC-145.	1-26
Apéndice A - Habilitaciones y Limitaciones de la OMA RAC – 145.		1-27
Apéndice B - Certificado de Retorno al Servicio de Componentes / Formulario Uno (F – 1)		1-31
Apéndice C - Estructura y Contenido del MOM.		1-34
Anexo 1 al RAC – 145 - OMA RAC - 145 (para aeronaves con matrícula salvadoreña y un peso máximo de despegue menor a 5,700 Kg; y conformada por un máximo de 5 personas y helicópteros de un peso máximo de despegue no mayor a 1,360 Kg)		1-37

SECCIÓN 2_Circulares de Asesoramiento (CA)

CA 145.1 (a)	General.	2-3
CA 145.1 (b)	General.	2-3
CA 145.5	Definiciones.	2-5
CA 145.10 (b) (3)	Aplicabilidad (MEI).	2-6
CA-145.10 (b) (3)	Aplicabilidad (MAC).	2-6
CA-145.13	Autoridad de Inspección y Acceso a la documentación	2-6
CA 145.15	Solicitud y emisión de la aprobación.	2-7
CA 145.20	Contenido del Certificado de Operación y Habilitaciones.	2-7
CA 145.25 (b)	Requisitos de instalaciones.	2-7
CA 145.25 (c)	Requisitos de instalaciones.	2-7
CA 145.25 (d)	Requisitos de instalaciones.	2-8
CA 145.25 (e)	Requisitos de instalaciones.	2-8
CA 145.30 (a)	Requisitos de personal Gerencial.	2-8
CA 145.30 (c)	Requisitos de personal Gerencial.	2-11
CA 145.30 (g) (3) (ii) y (iii)	Requisitos de personal Gerencial.	2-11
CA 145.30 (g) (3) (ii) (C) y (iii) (C)	Requisitos de Personal Gerencial.	2-12
CA 145.31 (a)	Personal de Mantenimiento.	2-12
CA 145.32	Personal de Servicios Especializados.	2-16
CA 145.32 b) 3) iii)	Entrenamiento técnico inicial de familiarización.	2-16
CA 145.35	Personal Certificador de Mantenimiento.	2-17
CA 145.35 (a) (2) (ii)	Personal Certificador de Mantenimiento.	2-17
CA 145.35 b) 3))	Programa de entrenamiento	2-18
CA 145.35 (c)	Personal certificador de Mantenimiento.	2-18
CA 145.35 (c)	Personal certificador de Mantenimiento.	2-19
CA 145.35 (d)	Personal certificador de Mantenimiento.	2-19
CA 145.35 (e)	Personal certificador de Mantenimiento.	2-19
CA 145.35 (g)	Personal certificador de Mantenimiento.	2-19
CA 145.40(a)	Equipos, herramientas y materiales.	2-20
CA 145.40 (b)	Equipos, herramientas y material	2-21
CA 145.45 (a)	Datos de mantenimiento.	2-23
CA 145.45 (b)	Datos de mantenimiento.	2-23
CA 145.45 (c)	Datos de mantenimiento.	2-24
CA 145.45 (e)	Datos de mantenimiento.	2-25
CA 145.45 (e)	Datos de mantenimiento.	2-25
CA 145.45 (f)	Datos de Mantenimiento.	2-26
CA 145.45 (g) y (h)	Datos de Mantenimiento.	2-26
CA 145.47 (a)	Planificación de la Producción.	2-26
CA 145.47 (b)	Planificación de la Producción.	2-27
CA 145.47 (c)	Planificación de la Producción.	2-27
CA 145.47 (d)	Planificación de la Producción.	2-27
CA 145.47 (d)	Planificación de la Producción.	2-28
CA 145.50 (a)	Certificación de mantenimiento.	2-28
CA 145.50 (b)	Certificación de Mantenimiento.	2-29
CA 145.50 (c)	Certificación de mantenimiento.	2-29
CA 145.50 (d)	Certificación de Mantenimiento.	2-29
CA 145.50 (e)	Certificación de mantenimiento.	2-30
CA Apéndice B	Certificado de Retorno al Servicio (Componentes)/Formulario Uno (F – 1).	2-31
CA 145.55 (a)	Registros de mantenimiento.	2-34
CA 145.55 (b)	Registros de mantenimiento.	2-34
CA 145.55 (c)	Registros de mantenimiento.	2-34
CA.145.60	Reporte de defectos, daños e incidencias.	2-35
CA 145.65 (a)	Política de seguridad operacional y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad.	2-38

CA 145.65 (b)	Política de seguridad operacional y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad.	2-38
CA 145.65 (b) (2)	Política de seguridad operacional y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad.	2-38
CA 145.65 (b)(3)	Política de seguridad operacional y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad.	2-38
CA 145.65 (c) (1)	Política de seguridad operacional y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad.	2-40
CA 145.65 (c) (2)	Política de seguridad operacional y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad.	2-43
CA 145.65 (c) (4)	Política de seguridad operacional y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad.	2-43
CA 145.70 (a)	Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM).	2-44
CA 145.75 b)	Privilegios de una OMA RAC-145	2-45
CA 145.80	Limitaciones de una OMA RAC - 145.	2-47
CA 145.85 (a)	Cambios en la OMA RAC - 145.	2-47
CA Anexo 1 al RAC-145 OMA RAC- 145	Entrenamiento	2-48

SECCIÓN 1 REQUISITOS

Presentación y generalidades

1 PRESENTACIÓN

- 1.1 La Sección uno del RAC-145 se presenta en páginas sueltas. Cada página se identifica mediante la fecha de la edición o enmienda mediante la cual se incorporó.
- 1.2 El texto de esta sección 1 está escrito en arial 10.

2 INTRODUCCIÓN

- 2.1 La presente sección 1 contiene los requisitos para la aplicación de la Reglamentación y cumplir con los requisitos de certificación y supervisión de la actividad aeronáutica establecida por OACI para las Organizaciones de Mantenimiento.

RAC 145**ORGANIZACION DE MANTENIMIENTO APROBADA (OMA)****SECCIÓN 1: REQUISITOS****RAC - 145.1 General.**

(Ver CA 145.1)

- (a) La AAC otorgará una aprobación como Organización de Mantenimiento Aprobada RAC – 145 en adelante llamado OMA RAC – 145, para actividades de mantenimiento en aeronaves y/o componentes de las mismas, cuando el solicitante demuestre cumplimiento con los requisitos establecidos en la presente Regulación.
- (b) Una organización no aprobada RAC 145 que trabaje como subcontratista bajo el sistema de calidad de una OMA RAC - 145 o aceptada de acuerdo al RAC-145.10 (b) (3) está limitada en sus actividades a no poder efectuar un servicio de mantenimiento base de una aeronave, un servicio completo de mantenimiento de taller, un repaso mayor u overhaul a un motor o a una helice.
- (c) Ninguna persona natural o jurídica podrá actuar como OMA RAC - 145 sin un Certificado de Operación aprobado en adelante llamado CO RAC-145, o fuera de sus habilitaciones aprobadas.
- (d) Ninguna persona natural o jurídica puede hacer publicidad sin estar aprobada como una OMA RAC 145 a menos que sea titular de un Certificado de Operación, CO RAC – 145 aprobado.

RAC - 145.3 Efectividad.

La RAC 145 es efectiva de forma inmediata a partir de su aprobación.

RAC - 145.5 Definiciones.

(Ver CA145.5)

Aquellas definiciones y abreviaturas que no se encuentran aquí detalladas referirse al RAC-01:

“AAC” Autoridad de Aviación Civil

“Actuación Humana” Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

“Aeronave” para los propósitos de esta RAC-145, indica un avión o helicóptero.

“Alcance de las habilitaciones de una OMA RAC - 145” indica el rango de las tareas de mantenimiento aprobados por la AAC a la OMA RAC -145.

“AOG” indica aeronave en tierra por mantenimiento.

“Aprobado por la AAC” indica aprobado directamente por la AAC, de acuerdo con un procedimiento aprobado por la misma.

“Aprobación RAC-145” Indica que una organización de mantenimiento cumple con los requisitos establecidos en RAC-145 y ha sido aprobada por la AAC mediante la emisión del correspondiente Certificado de Operación (CO RAC-145).

“*Base principal*” Indica la localización donde la Organización de Mantenimiento realiza sus actividades mayores de mantenimiento.

“CA” Indica Circular(es) de Asesoramiento

“*Certificado de Operación (CO) RAC-145*” es la autorización emanada de la AAC que certifica la idoneidad técnica para la prestación del servicio de una OMA RAC-145.

“*Componente de aeronave*” indica cualquier parte, componente, ítem, accesorio, elemento de una aeronave, una hélice y/o motor.

“CONACYT” Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de El Salvador.

“*Datos de Mantenimiento*” indican toda la información aplicable para garantizar que las aeronaves o sus componentes pueden ser mantenidos en una condición tal que la aeronavegabilidad o la serviciabilidad de los equipos operacionales y de emergencia esté asegurada. Aplicable significa correspondiente a cualquier aeronave, componente de aeronave o proceso especificado en la habilitación de la OMA RAC - 145 o en la lista de capacidades asociadas.

“*Equivalente (s)*”: Esta expresión utilizada en esta regulación, significa la igualdad en las funciones que se ejecutan por dos o más personas cuyos cargos tengan denominaciones diferentes, o cuando se utilice en términos de dos o más productos aeronáuticos, significa la igualdad en sus valores, pesos, eficacia, potencia o funciones aun cuando posean denominaciones diferentes.

“*Especificación ATA 104 Nivel II*” Un curso de nivel II de esta especificación, debe proporcionar entrenamiento general básico de los sistemas de la aeronave, descripción de los controles, indicadores y componentes principales, incluyendo su localización así como entrenamiento práctico para servicio (servicing) y detección de fallas menores (troubleshooting).

“*Especificación ATA 104. Nivel III*” Un curso de nivel III de esta especificación, debe proporcionar entrenamiento detallado en la descripción de los componentes/sistemas, su operación, su localización, remoción/instalación, así como entrenamiento en procedimiento de detección de fallas y “BITE” a nivel del manual de mantenimiento.

“*Estándar aprobado*” indica un estándar de fabricación / diseño / mantenimiento / calidad aprobado.

“*Factor Humano*” indica principios que se aplican al diseño, certificación, entrenamiento, operaciones y mantenimiento aeronáutico y que busca una interrelación segura entre el componente humano y otros componentes del sistema mediante las adecuadas consideraciones de la actuación humana.

“*Formulario Uno*” indica y constituye el certificado de retorno al servicio del mantenimiento realizado a un componente de aeronave por una OMA RAC -145.

“*Gerente Responsable*” indica la persona que cuenta con autoridad suficiente o necesaria en la empresa para asegurar que todo el mantenimiento solicitado por el operador de la aeronave se puede financiar y llevar a cabo con el nivel exigido por la AAC.

“*Habilitación*” indica el alcance de las tareas de mantenimiento aprobadas a una OMA RAC – 145. Es parte integral del CO RAC – 145.

“*Inspección*” indica la revisión de una aeronave/componente de aeronave para establecer su conformidad con un estándar aprobado.

“*Inspección prevuelo*” indica la inspección llevada a cabo antes del vuelo para asegurar que la aeronave está en condiciones adecuadas para el vuelo previsto. No incluye la rectificación de defectos.

“*Lista de Capacidades*” indica la lista detallada de componentes de aeronave para la cual la OMA RAC – 145 ha sido aprobada, con el alcance de los trabajos de mantenimiento para cada uno de ellos.

“*Localización*” indica el lugar desde donde la OMA RAC - 145 realiza o desea realizar actividades de mantenimiento para las que se requiere aprobación RAC-145.

“*LOAC*” Ley Orgánica de Aviación Civil.

“*Mantenimiento*” Realización de tareas en una aeronave, motor, hélice o piezas conexas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, motor, hélice o piezas conexas incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

“*Mantenimiento Línea / Mantenimiento Base*” significan las tareas de mantenimiento que pueden o deben ser efectuadas bajo los conceptos de Línea o Base. Una especificación detallada de que trabajos de mantenimiento deben ser consideradas en uno u otro de estos conceptos, se encuentra definida en la CA 145.5

“*Manual de la Organización de Mantenimiento*” (*MOM*) indica el Manual que contiene el material requerido por la RAC-145.70 para demostrar cómo cumple la OMA RAC -145 con el RAC-145.

“*Modificación*” Cambio del diseño de tipo de una aeronave, motor o hélice.

“*Organización de Mantenimiento*” indica una entidad registrada como una persona física o jurídica, tanto dentro como fuera de los Estados que utilizan el sistema RAC. Dicha entidad puede desarrollar actividades en más de una localización y puede ostentar más de una aprobación RAC-145.

“*Organización de Mantenimiento RAC-145 Aceptada*” indica que una organización de mantenimiento localizada fuera de los Estados que utilizan el sistema RAC ha sido aceptada por la AAC, debido a la equivalencia de normas técnicas con el RAC-145 y mediante procedimientos aprobados por la misma.

“*OMA*” – Indica Organización de Mantenimiento Aprobada la cual ha pasado por un proceso de certificación bajo el RAC 145, sin embargo para efectos de cumplimiento con esta norma las siglas OMA también son aplicables para organizaciones de mantenimiento en proceso de certificación.

“*Personal certificador*” indica aquel personal que está autorizado por una organización de mantenimiento aprobada, de acuerdo con un procedimiento aceptable para la AAC, para que certifique el retorno al servicio de una aeronave o componente de aeronave.

“*Política de Calidad*” indica la declaración general y las directrices de una organización con respecto a calidad, aprobada por el Gerente Responsable.

“*Reparación*” Restauración de una aeronave, motor, hélice o pieza conexas a su condición de aeronavegabilidad de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, cuando haya sufrido daños o desgaste por el uso.

“*Repaso Mayor*” (*OVERHAUL*). Restaurar una aeronave y/o componente de aeronave usado mediante inspección y prueba para determinar la condición de todas sus partes y su sustitución o reparación según corresponda de acuerdo con un estándar aprobado.

“*Representante Técnico*” Indica la persona que cuenta con autoridad suficiente o necesaria en la organización para asegurar que todo el mantenimiento solicitado por el operador de la aeronave se puede financiar y llevar a cabo con el nivel exigido por la AAC.

“*Retorno al servicio*” indica la certificación o puesta en servicio de una aeronave o componentes de aeronave después de efectuarse el mantenimiento, en el caso de aeronave mediante la entrada y firma en el libro o bitácora correspondiente, cuando se trate de un componente mediante el Formulario UNO (F-1), realizado por una OMA RAC 145. Así mismo las expresiones “*Liberación a servicio*” y “*Liberación de Mantenimiento*” pueden utilizarse como equivalente a retorno a servicio.

“*Serviciabilidad*” término técnico que significa “apto para el servicio” de una aeronave, motor, hélice o componente posterior al mantenimiento ó inspección ó prueba operacional efectuada en los mismos.

Sistema de gestión de la seguridad operacional. (SMS): Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.

RAC - 145.10 Aplicabilidad.

(Ver Anexo 1)

(Ver CA 145.10 (b) (3))

- (a) Este RAC 145 establece los requisitos para emitir Certificados de Operación (CO) RAC – 145 a Organizaciones de Mantenimiento de aeronaves o componentes de aeronaves y así también establece las reglas generales de funcionamiento de las OMA RAC -145. La aprobación, cuando se conceda, aplicará a la organización de mantenimiento encabezada por el Gerente Responsable.
- (b) Las Organizaciones de Mantenimiento pueden tener localizaciones dentro y fuera del territorio Salvadoreño.
 - (1) Las Organizaciones de Mantenimiento localizadas dentro del país podrán obtener una aprobación cuando cumplan con los requisitos del RAC - 145.
 - (2) Las Organizaciones de Mantenimiento localizadas fuera del país, deberán ser aceptadas cuando:
 - (i) La AAC determine que exista la necesidad de realizar tareas de mantenimiento en aeronaves y/o componentes de registro salvadoreño, o en aeronaves y/o componentes, de operadores de transporte aéreo comercial certificados en El Salvador y
 - (ii) Cumplan con los requisitos del RAC - 145.
 - (3) Las Organizaciones de Mantenimiento ubicadas fuera de El Salvador, podrán ser aceptadas de acuerdo a la CA 145-10-01 y cuando:
 - (i) La AAC determine que exista la necesidad de realizar tareas de mantenimiento en aeronaves o sus componentes, de registro salvadoreño, o en aeronaves o sus componentes, de operadores de transporte aéreo comercial certificados en El Salvador,
o

- (ii) Sean organizaciones de mantenimiento de los fabricantes de aeronaves, motores, hélices, y/o componentes, con aprobación vigente otorgada por la Autoridad del Estado de fabricación o la Autoridad que emitió el Certificado Tipo.
- (c) Toda OMA RAC – 145 debe disponer del correspondiente CO RAC - 145 vigente para poder iniciar trabajos de mantenimiento de aeronaves o componentes.
- (d) Los requisitos para OMA RAC – 145 (para aeronaves con matrícula salvadoreña y un peso máximo de despegue menor a 5,700 Kg; y conformada por un máximo de 10 personas y helicópteros de un peso máximo de despegue no mayor a 1,360 Kg) están contenidas en el Anexo 1 de esta Sección 1.

RAC - 145.13 Autoridad de Inspección y acceso a documentación.

(Ver CA 145.13)

- (a) A fin de verificar el cumplimiento con los requisitos RAC – 145, la Autoridad de Aviación Civil practicará inspecciones o auditorías programadas o no programadas (aleatorias), para lo cual se requiere que:
 - (1) La OMA RAC -145 en su Manual de la Organización de Mantenimiento establezca las disposiciones necesarias para garantizar que los inspectores de la AAC, puedan, en cualquier momento y lugar realizar inspecciones de cualquier tipo tanto a aeronaves, como de sus componentes, documentos, equipos, e instalaciones.
 - (2) Asimismo la OMA RAC – 145, debe proporcionar a la AAC cualquier información, documentos, incluyendo registros de personal, manual o registro que ésta le requiera, relacionado con su Certificado de Operación.

RAC - 145.15 Solicitud y emisión de la aprobación.

(Ver CA 145.15)

- (a) La solicitud para la aprobación de una organización de mantenimiento o para la modificación de una aprobación existente, se realizará de acuerdo con lo establecido por la AAC.
- (b) Un solicitante que cumpla los requisitos de este RAC-145 tiene derecho a la emisión de un CO/PO RAC – 145.

RAC - 145.17 Proceso para la obtención de un Certificado de Operación RAC 145.

- (a) Para obtener un CO RAC-145, la organización de mantenimiento solicitante debe someterse a un proceso de certificación, que será conducido por la AAC. Dicho proceso consta de las siguientes fases:

FASE 1. Presolicitud:

Esta etapa tiene como objetivo principal proporcionar al solicitante información detallada sobre el proceso de certificación y los requisitos reglamentarios aplicables para el otorgamiento de un Certificado de Operación (CO) conforme a la RAC-145.

Durante esta fase, se llevará a cabo una reunión inicial entre el interesado y la Autoridad de Aviación Civil (AAC). En este encuentro, se realizará un intercambio de información clave respecto al servicio que el solicitante pretende ofrecer, así como una orientación por parte de la AAC sobre los estándares, procedimientos, responsabilidades y atribuciones requeridos. Además, se proporcionará una guía sobre la documentación técnica que debe ser presentada.

Es responsabilidad del solicitante conocer previamente los procedimientos, los requisitos de admisibilidad y las regulaciones aplicables antes de iniciar formalmente la solicitud.

Para garantizar el éxito del proceso, es esencial llevar a cabo una evaluación preliminar completa y minuciosa de la solicitud. Cuanto más exhaustivamente se determine la competencia del solicitante en esta etapa, menor será la probabilidad de que surjan problemas significativos durante las fases posteriores de evaluación de documentos, demostración, inspección y certificación, o durante las operaciones subsiguientes.

FASE 2. Solicitud formal:

En esta etapa, el solicitante presenta formalmente a la Autoridad de Aviación Civil (AAC) su solicitud como Organización de Mantenimiento bajo la RAC-145, utilizando el formato prescrito por la AAC y adjuntando toda la documentación requerida.

La presentación de la solicitud formal implica que el solicitante tiene pleno conocimiento de los reglamentos y normas aplicables a la operación propuesta, está preparado para demostrar los métodos de cumplimiento, y se encuentra listo para someterse a una evaluación por parte de la AAC.

Como parte de esta fase, se llevará a cabo la revisión del cronograma de eventos presentado por el solicitante, así como de las cartas de cumplimiento, hojas de vida y atestados del personal gerencial propuesto. Asimismo, se evaluará la entrega de los manuales técnicos requeridos para el proceso.

FASE 3. Evaluación:

La Autoridad de Aviación Civil (AAC) realiza una revisión de los formatos, cartas cumplimientos, Manuales (Manual de la Organización de Mantenimiento, guía de Mercancías Peligrosa, Manual de Seguridad Operacional y Programa de Entrenamientos), hojas de vida y atestados presentados por el solicitante. Esta examinación tiene como objetivo determinar si todos los aspectos exigidos por los reglamentos están debidamente incluidos y abordados de manera adecuada.

Tras la evaluación, la AAC comunicará al solicitante cualquier discrepancia identificada, de existir alguna. Una vez que estas discrepancias sean subsanadas, o si no se encuentran observaciones, se procederá a emitir la aprobación o aceptación de la documentación evaluada.

FASE 4 Demostración técnica:

En esta etapa, la Autoridad de Aviación Civil (AAC) lleva a cabo una inspección integral de la Organización de Mantenimiento del solicitante. Esto incluye la entrevista y evaluación de su personal gerencial propuesto, procedimientos, instalaciones y equipos, con el objetivo de verificar que se ajusten a lo establecido en el Manual de Organización de Mantenimiento (MOM).

Las inspecciones abarcan las instalaciones del organismo de mantenimiento, así como los sistemas de control y planificación de mantenimiento, para garantizar que los procedimientos propuestos sean efectivos y que las instalaciones y equipos cumplan con los requisitos reglamentarios.

El propósito de esta fase es confirmar que la organización del solicitante está completamente preparada para operar conforme a los estándares establecidos y en cumplimiento con las RAC 145.

FASE 5 Certificación:

Una vez concluidas satisfactoriamente las etapas anteriores, la Autoridad de Aviación Civil (AAC) emitirá el Certificado de Operación (CO) bajo la RAC-145 con las habilitaciones correspondientes.

La etapa de certificación se inicia después de que la AAC determine que todos los procesos de evaluación han sido completados de manera satisfactoria y que el solicitante ha demostrado cumplir con los requisitos aplicables, además de ser capaz de asumir sus responsabilidades y realizar operaciones de manera segura.

Una vez otorgado el reconocimiento, la AAC será responsable de la vigilancia continua, incluyendo la realización de inspecciones periódicas. Estas acciones tienen como objetivo garantizar que el OMA cumpla permanentemente con los reglamentos, autorizaciones y limitaciones establecidas, así como con las disposiciones de su reconocimiento y el alcance del mismo.

- (b) En ningún caso se puede otorgar un CO RAC-145, o autorizar la realización de cualquier tipo de trabajo de mantenimiento, sin haber concluido el proceso de certificación descrito en el párrafo (a) anterior.
- (c) El proceso de certificación técnica descrito en este RAC – 145 en ningún caso será superior a 12 meses a partir de la fecha de la presentación de la solicitud formal.

RAC - 145.20 Contenido del Certificado de Operación y Habilitaciones y Limitaciones.

(Ver Apéndice A y CA 145.20)

- (a) La concesión de la aprobación se indica mediante la emisión de un Certificado de Operación RAC – 145 a la Organización de Mantenimiento, emitido por la AAC a través de las formas “Forma AAC-1126” para OMA-RAC 145 local y “Forma AAC-1125” para OMA-RAC 145 extranjeras. Este CO RAC – 145 en conjunto con las habilitaciones aprobadas de acuerdo con lo establecido en la Tabla 1 del Apéndice A. El MOM aprobado según RAC-145 debe especificar en forma general el alcance de las habilitaciones que constituyan la aprobación.
- (b) La Organización de Mantenimiento debe presentar una Lista de Capacidades (alcance de las habilitaciones, MOM 1.9) que será parte integral de las habilitaciones aprobadas. Esta Lista de Capacidades debe ser aprobada por la AAC.
- (c) Un CO RAC - 145 debe tener los siguientes datos:
 - (1) Nombre de la Autoridad que expide el Certificado de Operación.
 - (2) Nombre del Organización de Mantenimiento.
 - (3) Domicilio registrado, número de teléfono y correo.
 - (4) Términos de Certificado.
 - (5) Numero de Certificado.
 - (6) Fecha de expedición original.
 - (7) Fecha de expedición Actual.
 - (8) Firma de aprobación del Director Ejecutivo de la AAC.
 - (9) Nombre del Director Ejecutivo

- (d) El titular de un CO RAC -145 debe mantener un ejemplar actualizado de su Certificado de Operación junto con sus habilitaciones asociadas en la localización de la Organización de Mantenimiento y en lugar accesible y visible al público.

RAC 145.21 Vigencia del Certificado de Operación (CO).

El CO RAC - 145 tendrá una vigencia de acuerdo a lo establecido en la LOAC siempre y cuando se mantengan las características bajo las cuales este fue otorgado.

RAC 145.22 Renovación del Certificado y Permiso de Operación.

La Organización de Mantenimiento Aprobado (OMA) debe presentar una solicitud de renovación al menos 6 meses antes de la fecha de vencimiento del Certificado y Permiso de Operación, lo cual permitirá a la Autoridad de Aviación Civil (AAC) verificar el estatus de la organización y garantizar su conformidad con la Regulación vigente, incluyendo la implementación de cualquier enmienda aplicable.

RAC - 145.23 Transferencia del Certificado de Operación (CO).

El CO RAC - 145 tiene carácter personal y es intransferible a otra persona natural o jurídica.

RAC - 145.24 Procedimientos de mantenimiento y sistema de aseguramiento de la calidad.

- (a) El organismo de mantenimiento establecerá procedimientos aceptables para la AAC que garanticen buenas prácticas de mantenimiento y el cumplimiento de todas las normas prescritas.
- (b) El organismo de mantenimiento garantizará el cumplimiento de lo prescrito en la RAC 145.24 (a) estableciendo un sistema de aseguramiento de la calidad independiente para supervisar el cumplimiento e idoneidad de los procedimientos o proporcionando un sistema de inspección que garantice que todo el mantenimiento se realice de forma apropiada.

RAC - 145.25 Requisitos de las Instalaciones.

(Ver CA 145.25)

- (a) Todo titular de un CO RAC – 145 debe tener una base principal de mantenimiento.
- (b) Debe disponerse de instalaciones adecuadas para todos los trabajos previstos, asegurando en particular la protección contra las condiciones meteorológicas. Los talleres y centros de trabajo especializados deben estar adecuadamente separados, para asegurar que resulte improbable que se produzca contaminación ambiental y del área de trabajo.
- (1) Para el mantenimiento de aeronaves en la base, la disponibilidad de hangares de dimensiones suficientes para alojar las aeronaves previstas.
- (2) Para el mantenimiento de componentes, la disponibilidad de talleres de dimensiones suficientes para alojar los componentes previstos.
- (c) Debe disponerse de un espacio de oficinas apropiadas para la gestión del trabajo previsto en el párrafo (a) anterior, incluyendo, en particular, la gestión de calidad, gestión de la seguridad operacional, planificación, personal certificador y registros técnicos.

- (d) El entorno de trabajo en lo relacionado a temperatura e iluminación, debe ser el requerido por las normas que correspondan a las tareas desarrolladas observándose en particular, cualquier requisito especial al efecto. Los niveles de ruido, y presencia de polvo u otros contaminantes deben ser tales que permita el desarrollo de las labores de mantenimiento de forma segura.
- (e) Debe disponerse de instalaciones seguras para el almacenamiento de partes, equipos, herramientas y material. Las condiciones de almacenamiento deben garantizar la separación de los componentes, materiales, equipos y herramientas serviciales de las que no lo sean. Las condiciones de almacenamiento seguirán las instrucciones y recomendaciones de los fabricantes a fin de evitar el deterioro o daño de los elementos almacenados. El acceso a las instalaciones de almacenamiento debe ser restringido exclusivamente al personal autorizado.

RAC - 145.30 Requisitos del Personal Gerencial

(Ver CA 145.30 (a); (c); (g); (3) (ii) y (iii); (3) (ii) (C) y (iii)(C))

- (a) El Gerente Responsable de la Organización de Mantenimiento Aprobada debe nombrar a una persona o grupo de personas aceptadas por la AAC para que ocupen los cargos gerenciales de la OMA RAC -145, cuyas responsabilidades incluyan asegurar que la OMA RAC-145 cumpla los requisitos del RAC - 145. Tales personas deben depender directamente del Gerente Responsable, quien debe ser aceptado por la AAC de acuerdo al párrafo (f) de esta sección. .
- (b) El Gerente Responsable debe garantizar el establecimiento y promoción de la política de seguridad operacional y calidad especificadas en RAC- 145.65(a).
- (c) Las personas nombradas por el Gerente Responsable indicadas en el párrafo (a) son:
 - (1) Gerente o Director de Calidad, responsable del cumplimiento de la RAC 145.24 y RAC-145.65 incluyendo el sistema de reportes asociado.
 - (2) Un Gerente o Director Técnico, o posición equivalente que será el responsable máximo de todas las áreas técnicas de la OMA RAC-145.
 - (3) Un Gerente o Director del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, responsable del sistema de Gestión de la Seguridad Operacional especificado en el RAC-145.66 incluyendo el sistema de reportes asociado. Esta persona en cuestiones de seguridad operacional, debe tener acceso directo al Gerente Responsable para asegurar que esté correctamente informado acerca de los asuntos de detección, análisis y gestión de riesgos y tendrá autoridad para iniciar una investigación sobre un accidente o incidente de conformidad con los procedimientos especificados en el MOM.
- (d) Las personas nombradas en el párrafo (c) deben tener acceso directo al Gerente Responsable para asegurar que esté correctamente informado acerca de los asuntos de calidad, cumplimiento, implementación y mantenimiento de los procesos técnicos y seguridad operacional. Todos los anteriores deben ser aceptados por la AAC.
- (e) Las facultades y responsabilidades del gerente responsable incluyen, entre otras:
 - (1) Autoridad plena en lo relativo a recursos humanos.
 - (2) Autoridad sobre las cuestiones financieras principales.
 - (3) Responsabilidad directa de la dirección de los asuntos de la organización.
 - (4) Autoridad final sobre las operaciones bajo su certificado.
 - (5) Responsabilidad final sobre las cuestiones de seguridad operacional.

El Gerente Responsable nombrado por la Organización de Mantenimiento Aprobada, independientemente de sus otras funciones, tendrá la obligación de rendición de cuentas en nombre de la organización ante la AAC.

Los cargos de Gerente responsable, de Gerente o Director de Calidad, Gerente o Director Técnico, Gerente o Director de la Seguridad Operacional ó equivalentes citados en el párrafo (c) deben ser ocupadas por personas diferentes.

(f) Requisitos para la aceptación de responsables:

(1) Gerente Responsable: para que sea aceptado por la AAC, la persona propuesta para ocupar el puesto de Gerente Responsable deberá ser evaluado, y debe poder acreditar documentalmente su capacidad de gestión y financiera sobre la OMA RAC-145, mediante la presentación de los poderes conferidos a él por el ente superior administrativo de la OMA RAC-145.

(2) Gerente o Director de Calidad, o posición equivalente. Para que sea aceptado por la AAC, la persona propuesta para ocupar el puesto de Gerente o Director de Calidad o posición equivalente, deberá cumplir con lo establecido en el literal i ó ii :

(i) Debe cumplir lo siguiente:

(A) Tener licencia de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves emitida por la AAC; y

(B) Tener al menos, 8 años de experiencia general en mantenimiento de aeronaves; y

(C) Tener, al menos, 5 años de experiencia como supervisor, inspector, auditor de calidad ó Jefe de Mantenimiento; y

(D) Haber recibido y aprobado, al menos, 40 horas lectivas de entrenamiento en temas de calidad; y

(E) Haber recibido y aprobado al menos 80 horas de capacitación gerencial; y

(F) Demostrar conocimientos en: Ley Orgánica de Aviación Civil, Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil, RAC-145, RAC 43, RAC-21, RAC-39, RAC-45, RAC-LPTA aplicable(s), RAC-OPS Subparte M, y

(G) Acreditar un conocimiento del MOM de la OMA RAC -145, así como de su CO RAC-145 y sus Habilitaciones,

o

(ii) En caso de ser titulado universitario en las ramas: Aeronáutica, Mecánica, Eléctrica, Electrónica o electromecánica ó Industrial, debe:

(A) Tener, al menos, 6 años de experiencia general en el entorno aeronáutico, de los cuales, al menos, 2 años deben ser en una jefatura técnica aeronáutica de mantenimiento de aeronaves; o tener, como mínimo, 8 años de experiencia general en actividades relacionadas al mantenimiento de aeronaves; y

(B) Haber recibido y aprobado al menos 40 horas lectivas de entrenamiento en temas de calidad; y

(C) Haber recibido y aprobado al menos 80 horas de capacitación gerencial; y

(D) Demostrar conocimientos en:

Ley Orgánica de Aviación Civil, Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil y RAC-145, RAC-21, RAC 43, RAC-39, RAC-45, RAC-LPTA 66, RAC-OPS Subparte M, y

- (E) Acreditar un conocimiento de MOM de la OMA RAC - 145, así como de su CO RAC-145 y sus Habilitaciones.

(3) Posición de Gerente o Director Técnico:

- (i) Gerente o Director Técnico o posición equivalente en OMA RAC – 145, con habilitación máxima para aeronaves menores de 5.700 Kg. no presurizados, u OMA RAC-145 habilitadas únicamente para componentes, la persona propuesta para ocupar la posición de Gerente o Director Técnico o posición equivalente aceptado por la AAC debe:
 - (A) Ser poseedor de una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves emitida por la AAC o titulado universitario en las ramas: Aeronáutica, Mecánica, Eléctrica, Electrónica, electromecánica ó Industrial; y
 - (B) Tener, al menos, 8 años de experiencia general en mantenimiento de aeronave o componentes según corresponda para técnicos; o 6 años para los titulados universitarios; y
 - (C) Tener, al menos, 2 años de experiencia como Supervisor (Jefe de Mantenimiento, o Jefe de calidad) en actividades relacionadas al mantenimiento de aeronaves o componentes según corresponda; y
 - (D) Haber recibido al menos 80 horas de capacitación gerencial; y
 - (E) Acreditar que ha trabajado al menos 3 años, de los últimos 6 años, en mantenimiento de aeronaves menores de 5.700 Kg o componentes según corresponda.; y
 - (F) Demostrar conocimientos en: Ley Organica de Aviación Civil, Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil, RAC-145, RAC 43, RAC-21, RAC-39, RAC-45, RAC-LPTA 66, RAC-OPS Subparte de Mantenimiento, y
 - (G) Acreditar un conocimiento del MOM de la OMA RAC - 145, así como de su CO RAC-145 y sus habilitaciones.
- (ii) Gerente o Director Técnico ó posición equivalente en OMA RAC-145, con habilitación para aeronaves mayores de 5.700 Kg., o menores de 5.700 Kg. presurizadas. Para que sea aceptado por la AAC, la persona propuesta para ocupar el puesto de Gerente o Director Técnico ó posición equivalente debe cumplir con lo establecido en el literal i ó ii:
 - (A) Tener licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves emitida por la AAC; y
 - (B) Tener al menos, 10 años de experiencia general en mantenimiento de aeronaves; de los cuales:
 - (C) Tener, al menos, cinco años de experiencia de jefatura de personal técnico de mantenimiento base de aeronaves mayores de 5.700 Kg.; o,
 - (D) Se podrá acreditar dos años al requisito de experiencia establecido en el literal (C) anterior, para aquellos casos en los que el candidato a esta posición haya ocupado al menos dos años en posiciones de Gerente Técnico en una OMA distinta a la que se desempeñará; y
 - (E) Demostrar conocimientos en: Ley Organica de Aviación Civil, Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil, RAC-145, RAC 43, RAC-21, RAC-39, RAC-45, RAC-LPTA 66, RAC-OPS Subparte M, y

- (F) Haber recibido un curso de Formación Gerencial cuya duración haya sido como mínimo de 80 horas; y
 - (G) Acreditar conocimiento del MOM de la OMA RAC - 145, así como de su CO RAC-145 y sus Habilitaciones; y
 - (H) Acreditar que ha recibido al menos un curso de una de las aeronaves para las que la OMA RAC -145 tenga el mayor nivel de habilitación. El curso debe tener el nivel III de la especificación ATA 104; o
- (iii) En caso de que la persona propuesta posea un título universitario en las ramas: Aeronáutica, Eléctrica, Electrónica, Industrial ó Mecánica, para ocupar este cargo debe:
- (A) Tener, como mínimo, 6 años de experiencia general en mantenimiento de aeronaves; y
 - (B) Tener, al menos, 3 años de experiencia como Supervisor de Mantenimiento o posición equivalente; y
 - (C) Acreditar que ha recibido al menos un curso de uno de los aviones para los que la OMA RAC - 145 tenga el mayor nivel de habilitación. El curso debe cumplir con el nivel III de la especificación ATA 104; y
 - (D) Demostrar conocimientos en: la Ley Organica de Aviación Civil, Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil, RAC-145, RAC 43, RAC-21, RAC-39, RAC-45, RAC-LPTA 66, RAC-OPS Subparte M, y
 - (E) Acreditar conocimiento del MOM de la OMA RAC - 145, así como de su CO RAC-145 y sus Habilitaciones.
- (4) Gerente o Director del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, o posición equivalente. Para que sea aceptado por la AAC, la persona propuesta para ocupar el puesto de gerente o director del sistema de la seguridad operacional o posición equivalente debe cumplir con los requisitos establecidos en la RAC 19.
- (g) En general para todas las posiciones gerenciales además de la experiencia relativa a la función del trabajo, la competencia debe incluir el conocimiento de la aplicación de factores humanos, sistemas de gestión de la seguridad operacional y temas de desarrollo humano apropiado para la función de estas personas en la Organización.

RAC - 145.31 Personal de Mantenimiento.

(Ver CA-145.31)

- (a) La OMA RAC -145 debe establecer y controlar la competencia del personal involucrado en la ejecución del mantenimiento, gerencia o dirección de mantenimiento, inspección y auditoria de calidad y asegurar el cumplimiento de lo establecido de acuerdo con un procedimiento y a un estandar aceptable a la AAC. Además de los conocimientos especializados para la realización de sus funciones, la competencia referida debe incluir la comprensión de la aplicación de los elementos apropiados sobre gestión del riesgo, factores y actuaciones humanas a las funciones de esas personas en la Organización.
- (b) La OMA RAC-145 debe establecer y poner en práctica un programa de entrenamiento inicial y al menos cada dos años entrenamiento recurrente, para garantizar que la persona que ejecuta o inspecciona el mantenimiento actualice sus conocimientos apropiados para las tareas y responsabilidades que le hayan sido asignadas y no limitados a tecnologías, procedimientos de la organización, sistema de gestión de la seguridad operacional y factores humanos.

RAC - 145.32 Personal de Servicios Especializados y Soporte.

(Ver CA 145.32)

(Ver CA 145.32 b) 3) iii))

(Ver CA 145-32-02)

(a) Pruebas e inspecciones no destructivas

- (1) El personal que realice pruebas o inspecciones no destructivas (NDT /NDI) en estructuras o componentes de aeronaves debe estar adecuadamente calificado para cada tipo específico de pruebas no destructivas, de acuerdo a lo establecido en las normas reconocidas internacionalmente. Son normas reconocidas y aceptadas por la AAC:
 - (i) EN4179
 - (ii) NAS410
 - (iii) ASNT SNT-TC-1A
 - (iv) ATA especificación 105
- (2) El personal que realiza pruebas o inspecciones no destructivas debe ser aceptado por la AAC, y debe cumplir al menos con los requisitos establecidos en la CA 145-32-02 que incluye lo siguiente:
 - (i) Presentar solicitud,
 - (ii) Entrenamientos,
 - (iii) Calificaciones y
 - (iv) Certificaciones
- (3) Luego de verificar la validez y vigencia de los certificados, diplomas y calificaciones, según lo establecido en el numeral (2) anterior, la AAC aceptará o rechazará los entrenamientos, calificaciones y certificaciones del personal que realiza pruebas o inspecciones no destructivas.
- (4) Mantener registro de las cartas de aceptación, emitidas por la AAC, de las certificaciones y calificaciones NDT/NDI en el expediente de cada personal que realiza pruebas o inspecciones no destructivas.
- (5) Reservado.

(b) Departamento de Ingeniería:

Cuando la OMA RAC-145 brinde mantenimiento mayor (base) a aeronaves mayores a 27,000 Kg y helicópteros de un peso máximo de despegue no mayor a 3,175 Kg, la OMA deberá contar con un departamento de ingeniería que cumpla con los siguientes requisitos:

- (1) En el MOM de la OMA se debe establecer y describir las funciones, responsabilidades y alcance de las actividades del departamento de ingeniería.
- (2) Se debe establecer en el MOM de la OMA el perfil técnico profesional de los ingenieros que formarán parte del departamento de ingeniería.
- (3) En el departamento de ingeniería, los ingenieros de nuevo ingreso deben:
 - (i) Poseer licencia TMA con habilitación de aeronaves y motores, y al menos 2 años de experiencia en el área de mantenimiento; o
 - (ii) Demostrar experiencia de al menos 4 años desempeñándose en el departamento de ingeniería de una Organización de Mantenimiento Aprobada o un Operador Aéreo; o
 - (iii) Tener un entrenamiento técnico inicial de familiarización con la industria aeronáutica. Este entrenamiento debe cubrir, como mínimo, los siguientes módulos:
 - a. Fundamentos de electrónica;
 - b. Sistemas de instrumentos electrónicos;
 - c. Materiales y tornillería;
 - d. Prácticas de mantenimiento;
 - e. Aerodinámica básica;
 - f. Factores humanos;
 - g. Legislación aeronáutica;
 - h. Aerodinámica, estructuras y sistemas de aviones;

- i. Aerodinámica, estructuras y sistemas de helicópteros; (si aplica)
 - j. Propulsión;
 - k. Motores de turbina de gas;
 - l. Motores a pistón; (si aplica)
 - m. Hélices; (si aplica)
- (4) Se debe establecer un programa de entrenamientos técnicos iniciales y al menos cada dos años entrenamientos recurrentes de acuerdo al tipo de aeronave y especialidades en las que se desempeñen el personal del departamento de ingeniería.
- (5) Se debe establecer un programa de entrenamiento práctico en el puesto (OJT) para los ingenieros de nuevo ingreso en el departamento de ingeniería; que debe ser aceptado por la AAC.
- (6) Los entrenamientos iniciales, recurrentes y prácticos se deben documentar y registrar en el expediente personal de cada ingeniero del departamento.
- (7) Los instructores que impartan los entrenamientos prácticos en el puesto de trabajo (OJT) deben ser aceptados por la AAC.
- (8) Se deben establecer niveles y alcances de autorización para cada ingeniero del departamento de ingeniería, incluyendo los ingenieros que impartan el entrenamiento práctico en el puesto (OJT). Los ingenieros deben tener conocimientos de éstos alcances.

RAC - 145.33 Personal encargado de mercancías peligrosas.

(Ver CA 145.33)

Toda OMA RAC 145 que realiza funciones de acuerdo a la RAC 18.010, debe establecer procedimientos que aseguren el cumplimiento en lo pertinente con lo establecido en la Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas especificadas en la RAC 18.040.

La OMA RAC-145 debe establecer y poner en práctica un programa de entrenamiento inicial y recurrente de acuerdo a la RAC 18.210 (b), para garantizar que el personal que expide, acepta, almacena y manipula mercancías peligrosas comprenda y actualice sus conocimientos de acuerdo al programa de entrenamiento estipulado en la Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas.

RAC - 145.35 Personal Certificador de Mantenimiento.

(Ver CA 145.35)

(Ver CA 145.35 b) 3))

- (a) Excepto que se indique de otra manera, una Organización de Mantenimiento Aprobada RAC-145 que provea mantenimiento a las aeronaves y/o componentes de aeronaves, debe aplicar lo siguiente respecto al personal certificador:
- (1) Para mantenimiento de Aeronaves:
 - (i) Ser titular de una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves emitida o convalidada bajo el RAC LPTA 66 por la AAC.
 - (ii) Tiene como mínimo 6 meses de experiencia en su trabajo en cada período de dos años.

- (2) Para Organizaciones de Mantenimiento OMA RAC - 145 que se dedican a la ejecución de mantenimiento a componentes clasificados de acuerdo al Apéndice A, Tabla 1 de este RAC, el personal certificador debe de cumplir lo siguiente:
- (i) Ser titular de una autorización de técnico de mantenimiento limitado emitida por la OMA RAC 145 de acuerdo a C.A 145-35-01 ó ser titular de una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves emitida o convalidada bajo el RAC LPTA 66 por la AAC
 - (ii) Un nivel de entrenamiento teórico y/o práctico aceptable para la AAC (Ver CA 145.35(a)(2))(ii)
- (b) Además de lo especificado en el párrafo (a) anterior, la OMA RAC-145, debe asegurar que:
- (1) El personal certificador que certifica el retorno al servicio de una aeronave o componente tenga conocimiento del MOM antes de que se proceda a la emisión o renovación de la autorización como certificador de la Organización.
 - (2) El personal certificador que certifica el retorno al servicio de una aeronave o componente, tiene por lo menos 6 meses de experiencia en su trabajo en cada período de dos años.
 - (3) El personal certificador ha recibido entrenamiento con un programa aprobado por la AAC en el tipo de aeronaves o técnicas especializadas o componentes, para los cuales reciba autorización como personal certificador.
- (c) La OMA RAC-145 debe establecer y poner en práctica un programa de entrenamiento inicial y recurrente. El programa de entrenamiento se debe de cumplir al menos cada dos años, para garantizar que la persona actualice sus conocimientos de las tecnologías, procedimientos de la organización, sistema de gestión de la seguridad operacional y factores humanos. (Ver CA 145.35 (c))
- (d) Todo el personal que sea nominado como personal certificador y reciba una autorización como personal certificador RAC - 145, debe ser evaluado por la OMA RAC-145, acerca de su competencia, calificación y capacidad para realizar sus funciones certificadoras de acuerdo a un procedimiento que debe estar contenido en el MOM antes del otorgamiento o revalidación de la autorización como personal certificador.
- (e) La OMA RAC-145, debe emitir una autorización como personal certificador que especifique claramente el alcance y los límites de dicha autorización a todo aquel personal que ha sido nominado como certificador en representación de la organización cuando esté satisfecho que dicho personal cumple con RAC - 145.35 (a), y (b) y mantiene su competencia de acuerdo al programa establecido en el RAC 145.35 (c). La continuidad de la validez de la autorización como personal certificador RAC-145 depende del cumplimiento de los párrafos RAC 145.35 (a) y (b).
- (f) El Gerente o Director del Sistema de Calidad, o posición equivalente debe ser también responsable, en representación de la OMA RAC-145, de la emisión de las autorizaciones como personal certificador RAC - 145. Este Gerente o Director puede facultar a otras personas para emitir o revocar las autorizaciones de acuerdo a un procedimiento incluido en el MOM.
- (g) La OMA RAC-145 debe mantener un registro de todo el personal certificador, incluyendo detalles de su licencia, alcance de las autorizaciones de certificación respectivas y entrenamiento realizado.
- (h) Se debe proporcionar al personal certificador documentación que acredite el alcance de su autorización como tal.

- (i) El personal certificador está obligado a tener a su alcance su autorización como certificador durante sus períodos de trabajo.
- (j) Una OMA RAC - 145 puede en las siguientes circunstancias utilizar personal tal como lo especificado en los siguientes párrafos, sujeto al cumplimiento con las condiciones establecidas para cada circunstancia:
 - (1) Una OMA RAC-145, situada fuera de El Salvador, puede utilizar personal certificador calificado de acuerdo a las Regulaciones del Estado donde está situada, siempre que la AAC, haya verificado que el estándar de calificación sea equivalente, o comparable, a los estándares especificados en RAC - 145.35.
 - (2) Para mantenimiento línea limitado realizado por una organización que trabaja bajo el sistema de calidad de una OMA RAC-145 situada fuera de El Salvador, esta organización puede utilizar personal certificador calificado de acuerdo a las Regulaciones del Estado donde esté localizado, siempre que la AAC haya verificado, que el estándar de calificación sea equivalente, o comparable, a los estándares especificados en RAC - 145.35.

RAC - 145.40 Equipos, herramientas y materiales.

(Ver CA 145.40)

- (a) La OMA RAC-145 debe tener el equipamiento, herramientas y materiales necesarios para realizar las actividades aprobadas, conforme a las siguientes consideraciones:
 - (1) Si el fabricante especifica un determinado equipo o herramienta, la organización debe utilizar dicho equipo o herramienta a menos que la AAC autorice el uso de herramientas o equipos alternativos a través de los procedimientos especificados en el MOM.
 - (2) Disponer de equipo y herramienta de manera permanente, salvo en aquellos casos donde el uso de éstas no es frecuente. Estos casos, se debe especificar con detalle en el MOM
 - (3) Las organizaciones aprobadas para el mantenimiento base, deben disponer de equipo para el acceso a las aeronaves, tales como plataformas o estructuras de inspección adecuadas y en cantidad suficiente.
- (b) La OMA RAC – 145 se asegurará de que todas las herramientas, los equipos y, en particular, los equipos de prueba sean supervisados y calibrados según corresponda conforme a las especificaciones del fabricante o a un estándar aceptable para la AAC. La OMA RAC – 145, debe mantener registros de dichas calibraciones y de trazabilidad conforme a la norma aplicada.

RAC - 145.42 Aceptación/Clasificación de Componentes o Partes por su condición.

- (a) Todos los componentes se aceptan conforme a lo establecido en el RAC 21, y para efectos de ingreso a las OMA se deben clasificar y separar en las siguientes categorías:
 - (1) Componentes en estado satisfactorio, declarados aptos para el servicio en un formulario uno (F-1) o equivalente y marcados de conformidad con el RAC 45.
 - (2) Componentes que se sometan a mantenimiento de acuerdo con lo especificado en esta Sección.
 - (3) Componentes irre recuperables que se clasifiquen de acuerdo con RAC 145.42 (d).

- (4) Componentes estándar utilizados en una aeronave, un motor, una hélice u otro elemento, cuando estén especificados en el catálogo ilustrado de piezas del fabricante y/o en los datos de mantenimiento.
 - (5) Las materias primas y consumibles utilizadas durante el mantenimiento, cuando la organización quede satisfecha de que el material cumple la especificación exigida y de que permite realizar un seguimiento adecuado del mismo.
 - (6) Todos los materiales deben acompañarse de documentación claramente relativa al material en cuestión y que contenga una declaración de conformidad con la especificación tanto del fabricante como del proveedor.
- (b) Antes de instalar un componente, la organización se asegurará de que el componente en cuestión es apto para ello cuando pudieran serle aplicables diferentes modificaciones y/o directivas de aeronavegabilidad.
 - (c) La organización podrá fabricar una cantidad limitada de partes para ser utilizadas durante el mantenimiento en curso dentro de sus propias instalaciones, siempre que se fabriquen conforme a las especificaciones y/o planos del fabricante y se identifiquen dichos procedimientos en el MOM.
 - (d) Componentes que hayan alcanzado el límite de su vida útil certificada o que tengan un defecto irreparable se clasificarán como irrecuperables y no se permitirá que vuelvan al sistema de suministro de componentes, a menos que se haya ampliado su límite de vida útil o se haya aprobado una solución de reparación de acuerdo al RAC 21.

RAC - 145.45 Datos de Mantenimiento.

(Ver CA 145.45)

- (a) La OMA RAC-145 debe tener y usar todos los datos de mantenimiento, aplicables y actualizados, en la ejecución del mantenimiento, incluyendo modificaciones y reparaciones.
- (b) Los daños deben ser evaluados y los cambios y reparaciones efectuadas utilizando datos aprobados de conformidad con el RAC 21.
- (c) A los efectos RAC-145 se entenderá por datos de mantenimiento aplicables lo siguiente:
 - (1) Cualquier requisito, procedimiento, directiva de aeronavegabilidad, directiva operacional o información aplicable, emitida por la AAC.
 - (2) Cualquier directiva de aeronavegabilidad aplicable emitida por la Autoridad cuyo certificado de tipo haya sido aceptado por la AAC de acuerdo al RAC 21.
 - (3) Cualquier dato aplicable, tal como, pero no limitado a, manuales de mantenimiento o reparación emitidos por los titulares de certificados tipo o certificado tipo suplementario y aprobados por la Autoridad cuyo certificado de tipo haya sido aceptado por la AAC.
 - (4) Cualquier dato emitido por una organización ó persona autorizada por la AAC para aprobar esos datos.
 - (5) Cualquier estándar aplicable, tal como, pero no limitado a prácticas estándares de mantenimiento emitidos por cualquier Autoridad, instituto u organización reconocidos por la AAC como una buena práctica de mantenimiento.
 - (6) Cualquier dato aplicable de mantenimiento emitido de acuerdo al párrafo (e) de ésta sección.

- (d) La OMA RAC-145 debe establecer procedimientos para asegurar que si es encontrado cualquier procedimiento, práctica, información o instrucción de mantenimiento inexacto, incompleto o ambiguo en los datos de mantenimiento utilizados por el personal de mantenimiento, sea registrado y notificado al autor de los datos de mantenimiento.
- (e) La OMA RAC-145 sólo podrá modificar instrucciones de mantenimiento exclusivamente de acuerdo a un procedimiento establecido en el MOM cuando pueda demostrar que dicha instrucción de mantenimiento modificada es equivalente o mejor que los estándares de mantenimiento, y que el titular del certificado tipo ha sido informado al respecto. Instrucciones de mantenimiento significa los pasos a seguir para llevar a cabo una tarea determinada de mantenimiento. La OMA RAC-145 no puede modificar el diseño de ingeniería de reparaciones o modificaciones basándose en este párrafo.
- (f) Salvo en las excepciones estipuladas en el párrafo (f) (1), la OMA RAC-145 debe proveer un sistema de hojas o tarjetas de trabajo para ser utilizadas por las unidades afectadas de la organización y deben contener todos los datos de mantenimiento estipulados en los párrafos (b), (d) y (e) de esta sección o bien hacer referencia precisa a la tarea específica de mantenimiento contenida en dichos datos de mantenimiento. Las hojas o tarjetas de trabajo pueden ser generadas por medios informáticos y ser archivadas en un banco de datos electrónicos siempre que se garantice que no se puedan realizar alteraciones no autorizadas y se disponga de una base de datos de reserva o back-up que debe ser actualizada cada 24 horas desde el ingreso de datos a la base principal de datos.
 - (1) La OMA RAC-145 podrá utilizar las tarjetas de trabajo de mantenimiento proporcionadas por el operador para la realización del mantenimiento en sus aeronaves. En este caso, la OMA RAC-145 debe establecer un procedimiento para asegurar la aplicación correcta y completa de las hojas o tarjetas de trabajo proporcionadas por el operador de la aeronave.
- (g) La OMA RAC - 145 debe garantizar que todos los datos de mantenimiento estén realmente disponibles para su uso cuando sea requerido por el personal de mantenimiento.
- (h) La OMA RAC - 145 debe garantizar que los datos de mantenimiento controlados por la organización se mantienen actualizados. En el caso de que se utilicen datos de mantenimiento proporcionados por un operador/ propietario, la OMA RAC-145, debe solicitar al operador/ propietario una declaración escrita de que los datos suministrados están actualizados, o que las ordenes de trabajo especifiquen el estado de enmienda de los datos de mantenimiento que deben de utilizarse, ó que pueda demostrarse que existe una lista del estado de enmienda de los datos de mantenimiento del operador/ propietario.

RAC - 145.47 Planificación de la Producción.

(Ver CA 145.47)

- (a) La OMA RAC-145 debe contar con un sistema de planificación adecuado a la cantidad y complejidad del trabajo, que asegure la disponibilidad de todo el personal, herramientas, equipamiento, material, datos de mantenimiento y facilidades necesarios, garantizando así, la finalización correcta del trabajo de mantenimiento.
- (b) La planificación de las tareas de mantenimiento y la organización de los turnos de trabajo, debe tener en cuenta las limitaciones de la actuación humana.
- (c) Cuando sea requerido entregar la continuación o terminación de una acción de mantenimiento por razones de un cambio de turno de trabajo o de personal, la información relevante debe ser comunicada adecuadamente entre el personal saliente y el entrante de acuerdo con un procedimiento aceptable para la AAC. Dicho procedimiento debe estar descrito en el Capítulo 2 del MOM en sus Procedimientos de Mantenimiento.

- (d) La OMA RAC-145 debe tener un plan de horas-hombre del personal involucrado en el mantenimiento que demuestre que la organización tiene suficiente personal para planificar, realizar, supervisar, inspeccionar, retornar a servicio y monitorear la calidad del mantenimiento efectuado por la organización de mantenimiento de acuerdo con su aprobación. Además, la Organización dispondrá de un procedimiento que contemple la reevaluación del trabajo a realizar, cuando la cantidad de personal disponible sea menor que el nivel mínimo de personal planificado para cualquier turno o periodo en particular.

RAC - 145.50 Certificación de Mantenimiento.

(Ver CA 145.50)

(Ver Apéndice B y CA Apéndice B)

- (a) Excepto lo indicado en los subpárrafos (d), (e) y (f) de esta sección únicamente debe expedirse un certificado de retorno al servicio por personal certificador debidamente autorizado en nombre de la OMA RAC - 145, cuando considere que todo el mantenimiento requerido por el operador / propietario de la aeronave o componente de aeronave ha sido debidamente realizado por la OMA RAC-145, de acuerdo con los procedimientos especificados en el MOM, según RAC - 145.70, teniendo en cuenta la disponibilidad y uso de los datos de mantenimiento de acuerdo a lo establecido en RAC-145.45. El certificado de retorno al servicio de componentes se hará en el Formulario Uno (F- 1).
- (b) Un certificado de retorno al servicio debe contener los detalles básicos del mantenimiento efectuado, la fecha en que se concluyó dicho mantenimiento, la referencia de los datos aprobados utilizados y la identificación, incluyendo el número de la referencia de aprobación de la OMA RAC-145, y del personal certificador que expide dicho certificado.
- (c) Los componentes usados con tarjetas servicable emitidas con anterioridad a la entrada en vigencia de esta RAC - 145, por organizaciones no aceptadas / no aprobadas RAC - 145, tendrán una validez hasta el 1 de julio de 2009. Sin embargo, la organización de mantenimiento aprobada / aceptada RAC-145 se asegurará, antes de su instalación en la aeronave que dichos componentes tengan incorporados los boletines o directivas de aeronavegabilidad que le puedan ser aplicables a la fecha de instalación.
- (d) No obstante lo especificado en el párrafo (a) de esta sección, cuando una OMA RAC-145 no pueda completar todos los trabajos de mantenimiento solicitados por el operador / propietario y siempre y cuando este último posea aprobación de la AAC para diferir ese mantenimiento y que dichas tareas no afecten la seguridad operacional, tal situación, debe ser especificada en el certificado de retorno al servicio. En los casos en los cuales el operador no disponga de la aprobación para diferir mantenimiento, la OMA RAC - 145 debe notificar la situación al operador / propietario y a la AAC.
- (e) No obstante, lo especificado en el párrafo (a) de esta sección, cuando una aeronave está en situación AOG en una localización que no es la base principal de mantenimiento o estación de línea principal, debido a la no disponibilidad de un componente con su certificado de retorno a servicio conforme al RAC - 145, se permite la instalación temporal del citado componente por un periodo máximo de 30 horas de vuelo, o bien hasta que la aeronave regrese a la base de mantenimiento o estación de línea principal, lo que ocurra primero, sujeto al acuerdo del operador y a que dicho componente además de disponer de un certificado de retorno a servicio equivalente que cumple con el resto de requisitos de RAC OPS Subparte M, y RAC - 145. Dicho componente deberá ser desmontado de la aeronave dentro del plazo especificado anteriormente, salvo que dentro de ese período, se haya obtenido el certificado de retorno a servicio de acuerdo al RAC - 145.
- (f) No obstante lo especificado en los párrafos (a), (c), (d) y (e) de esta sección, no debe emitirse un certificado de retorno al servicio en el caso de conocerse por la OMA RAC-145 no conformidades o discrepancias que pudieran afectar la seguridad de vuelo.

RAC - 145.55 Registros de mantenimiento.

(Ver CA 145.55)

- (a) La OMA RAC-145 debe registrar todos los detalles del trabajo realizado de acuerdo a lo establecido en RAC 145.50.
- (b) La OMA RAC-145 debe proporcionar el documento original de cada certificado de retorno al servicio al operador/ propietario de la aeronave o componente, En los casos de modificaciones efectuadas debe adjuntar una copia de cualquier dato aprobado utilizado.
- (c) La OMA RAC-145 debe conservar una copia de todos los registros detallados de mantenimiento y de cualquier dato asociado de mantenimiento, durante 2 años desde la fecha en que dicha organización emitió los certificados de retorno al servicio de la aeronave o componente de aeronave relacionado con el trabajo realizado.
- (d) Los registros requeridos por esta Regulación deben ser conservados en lugares que presenten protección contra incendios, robo e inundaciones. Asimismo, los registros de reserva digital deben ser conservados en un lugar distinto a las computadoras que contienen los datos de trabajo.

RAC - 145.60 Reporte de Defectos, Daños, e Incidencias.

(Ver CA 145.60)

- (a) La OMA RAC 145 debe reportar a la AAC, a la autoridad del Estado de matrícula, al Estado del operador cuando este difiera del de matrícula, a la organización responsable del diseño de tipo, de tipo suplementario (cuando aplique) y al operador o propietario de la aeronave, sobre cualquier condición de una aeronave o componente de aeronave que haya identificado que pueda poner en peligro la aeronave

La OMA RAC -145 debe establecer un sistema interno, aceptado por la AAC, de reporte de defectos / daños / incidencias, que permita la recolección y la evaluación de tales reportes incluyendo las auditorias y la extracción de aquellas situaciones a ser reportadas bajo el párrafo (a) anterior. El procedimiento debe identificar tendencias adversas, acciones correctivas tomadas para corregir las deficiencias, e incluir la evaluación de toda la información relevante conocida relativa a tales situaciones y un método para circular la información como sea necesaria.

- (b) Los reportes deben ser realizados en el formato y de la manera indicada por cada autoridad a quien se deba reportar de acuerdo al párrafo (a) y deben contener toda la información requerida sobre la condición que sea de conocimiento de la OMA RAC 145.
- (c) Los reportes se deben realizar tan pronto como sea factible, pero en cualquier caso en el plazo máximo de 72 horas desde que la OMA RAC 145 identificó la condición que se refiere el reporte.

RAC - 145.65 Políticas de Seguridad Operacional y Calidad, Procedimientos de Mantenimiento y Sistema de Calidad.

(Ver CA 145.65)

- (a) La OMA RAC-145 debe establecer una política de seguridad operacional y calidad para la organización, que debe ser incorporada al MOM especificado en RAC-145.70.
- (b) La OMA RAC-145 debe establecer procedimientos aceptables para la AAC, que tengan en cuenta los factores y actuaciones humanas, a fin de asegurar buenas prácticas de mantenimiento y el cumplimiento con todos los requisitos establecidos de este RAC-145. Dichos procedimientos, incluirán que el trabajo de mantenimiento a realizar se defina claramente mediante una orden de trabajo o contrato de forma que la aeronave y/o componentes de la misma sean retornados al servicio de acuerdo con RAC - 145.50.

- (1) Los requisitos establecidos en este apartado en cuanto a procedimientos de mantenimiento son de aplicación al contenido de los apartados desde el RAC – 145.25 al 145.95.y comprenderán todos los aspectos relativos a la realización de la actividad de mantenimiento, incluso la prestación y control de servicio especializado y establecerán los estándares bajo las cuales la organización pretende trabajar.
 - (2) La organización debe establecer procedimientos para minimizar el riesgo de que se produzcan errores múltiples y detectar errores en sistemas críticos durante el mantenimiento de aeronaves, tanto en mantenimiento de línea como de base. Para asegurar que una sola persona no realice e inspeccione una tarea de mantenimiento que implique desmontaje/montaje de varios elementos del mismo tipo instalados, en más de un sistema de la misma aeronave durante una determinada comprobación de mantenimiento. Se debe garantizar la separación de funciones entre quienes realizan y quienes inspeccionan dichas tareas. No obstante, para garantizar la independencia en la verificación, se aclara que el rol de supervisor y el de un inspector no podrán ser desempeñados por la misma persona en tareas de mantenimiento. El supervisor será responsable del cumplimiento de los procedimientos operativos y la correcta ejecución de las tareas, mientras que el inspector deberá verificar de manera independiente que dichas tareas cumplan con los estándares establecidos y estén libres de errores. Esta separación garantiza la objetividad y reduce la posibilidad de errores derivados de la falta de supervisión independiente.
 - (3) Se deben establecer procedimientos de mantenimiento para asegurar que se evalúan los daños y se realizan las modificaciones y reparaciones utilizando los datos aprobados por la AAC.
- (c) La OMA RAC-145 debe establecer un sistema de calidad, desarrollado, administrado y supervisado exclusivamente por la Organización de Mantenimiento Aprobada. Este sistema no podrá ser delegado ni subcontratado a terceros. El sistema de calidad está bajo la responsabilidad del Gerente Responsable y del Gerente o Director de Calidad. Determinadas funciones dentro del sistema, como la auditoría interna, podrán ser ejecutadas por personal externo, el cual deberá ser aceptado por la AAC, siempre que la OMA mantenga la autoridad y el control sobre los procesos, decisiones y medidas correctivas. El sistema de calidad debe incluir:
- (1) Auditorias para dar seguimiento al cumplimiento con los estándares de mantenimiento requeridos para las aeronaves y componentes y la adecuación de los procedimientos para asegurar que de los mismos resultan buenas prácticas de mantenimiento así como aeronaves y componentes aeronavegables., y
 - (2) Un sistema de reportes a la persona o grupo de personas especificadas en RAC - 145.30 (a), y finalmente al Gerente Responsable, para asegurar que se tomen acciones correctivas, adecuadas y en tiempo, como respuesta a reportes de auditorias establecido para cumplir con RAC - 145.65 (c) (1).
 - (3) Los Auditores de Calidad con funciones de auditorias de procesos de productos clase I deben de:
 - (a) Poseer Licencia de Mantenimiento de Aeronaves emitida por la AAC ó
 - (b) En el caso de ser graduado universitario ó técnico superior en las ramas: Aeronáutica, Mecánica, Eléctrica, Electrónica o electromecánica ó Industrial debe acreditar 4 años de experiencia en áreas relacionadas con el mantenimiento de aeronaves, dos de los cuales ejerciendo funciones directas en el mantenimiento de aeronaves.
 - (4) Los Auditores de Calidad con funciones de auditorias de procesos de productos clase II ó III ó trabajos especializados deben de:

- (a) Poseer Licencia de Mantenimiento de Aeronaves emitida por la AAC ó Autorización Especial de Tecnico Limitado, ó
 - (b) En el caso de ser graduado universitario ó técnico superior en las ramas: Aeronáutica, Mecánica, Eléctrica, Electrónica o electromecánica ó Industrial, el Auditor debe:
 - (i) Acreditar cuatro años de experiencia en áreas relacionadas con el mantenimiento de aeronaves, de los cuales, dos años haber ejercido funciones directas en el mantenimiento de aeronaves. (Ver CA 145.65 (c) (4))
 - (ii) O, haber cumplido con un programa de formación complementaria aprobado por la Autoridad de Aviacion Civil.
- (5) Todos los Auditores de Calidad deben tener conocimientos y habilidades en las siguientes áreas:
- (a) Principios, procedimientos y técnicas de auditoría: para permitir al auditor aplicar aquéllos que sean apropiados a las diferentes auditorías y para asegurarse de que las auditorías se llevan a cabo de manera coherente y sistemática.
 - (b) Acreditar que ha recibido al menos un curso de uno de los aviones para los que la OMA RAC - 145 tenga el mayor nivel de habilitación. El curso debe tener, al menos, el nivel III especificado en el Apéndice 2 de la RAC LPTA 66 ó el nivel III de la especificación ATA 104; y
 - (c) Ley Orgánica de Aviación Civil, Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil, RAC-145, RAC-21, RAC-39, RAC-45, RAC-LPTA 66, RAC-OPS Subparte M, y
 - (d) El MOM de la OMA RAC - 145, así como de su CO RAC-145 y sus Habilitaciones.

RAC - 145.66 Sistema de Gestión de la Seguridad operacional.

- (a) La OMA RAC-145 debe establecer e implementar un sistema de gestión de la seguridad operacional aceptable para la AAC, los detalles de la implementación y seguimiento de este se encuentran establecidos en la RAC-19.

RAC - 145.67 Programa de control sobre uso de sustancias estupefacientes, enervantes y alcohol.

- (a) Todo titular de un CO RAC- 145 debe establecer un programa de control sobre el uso de sustancias estupefacientes, enervantes y alcohol para aquellos empleados que desarrollen actividades que están relacionadas con las tareas de mantenimiento de aeronaves o que de algun modo puedan afectar la seguridad del vuelo.
- (b) Los métodos de control deben aplicarse de forma programada, aleatoria o por sospecha ante situaciones de características particulares, y después de ocurrir un accidente o incidente aéreo.
- (c) Todo titular de un CO RAC -145 que contrate la realización de las actividades indicadas en el párrafo (a) anterior, debe garantizar que el subcontratista tiene establecido, en su propia empresa, un programa independiente de detección de estas sustancias, ó si este no cuenta con un programa independiente, la OMA RAC 145 podrá acoger a los empleados subcontratados a su programa, siempre y cuando las leyes del país en que se encuentren lo permitan.

- (d) En el caso de que una OMA RAC – 145 forme parte de la estructura de un operador RAC OPS, y que este operador cumpla con los requisitos establecidos en RAC OPS 1, no será necesario que la OMA RAC-145 establezca el programa adicional o independiente de control requerido en el párrafo anterior.
- (e) La OMA RAC-145 debe desarrollar este programa de control en su MOM, así como los procedimientos y métodos relacionados. Se permite que el MOM contenga una referencia a éste programa, y que el mismo se desarrolle en un documento separado del MOM.

RAC - 145.70 Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM).

(Ver Apéndice C y CA 145.70)

- (a) La OMA RAC-145 debe desarrollar y proveer al personal de mantenimiento de un Manual de la Organización de Mantenimiento conteniendo la siguiente información:
 - (1) Una declaración firmada por el Gerente Responsable confirmando que el MOM y todos los manuales asociados, describen el cumplimiento de la OMA RAC – 145 con el RAC -145, y que se cumplirá en todo momento.
 - (2) La política de calidad y seguridad operacional (*SMS*) de la Organización de acuerdo al RAC-145.65 (a).
 - (3) El (los) cargo(s) y nombre(s) de la(s) persona(s) aceptadas por la AAC de acuerdo con RAC - 145.30.
 - (4) Las funciones y responsabilidades de la(s) persona(s) especificadas en el numeral (3) anterior, incluyendo los asuntos en los que podrán tratar directamente con la AAC en representación de la OMA RAC-145.
 - (5) Un organigrama de la OMA RAC - 145 que muestre las líneas asociadas de responsabilidad de la(s) persona(s) especificadas en el numeral (3) de esta sección.
 - (6) Un listado del personal certificador.
 - (7) Una descripción general de los recursos de personal disponible.
 - (8) Una descripción general de las instalaciones especificadas en el CO RAC -145.
 - (9) Descripción detallada de las habilitaciones aprobadas a la OMA RAC-145.
 - (10) El procedimiento de notificación de cambios en la OMA RAC-145 de acuerdo a RAC - 145.85.
 - (11) El procedimiento de enmiendas o revisión al MOM. Incluidos procedimientos de enmiendas menores de aprobación interna de la OMA.
 - (12) Autoridad de inspección y acceso a la documentación por la AAC.
 - (13) Programa de control sobre uso de sustancias estupefacientes, enervantes y alcohol.
 - (14) Los procedimientos de mantenimiento y el sistema de calidad que abarquen según corresponda los requisitos establecidos desde el RAC - 145.25 hasta RAC-145.90 inclusive.
 - (15) Un listado de operadores RAC-OPS, si procede, a los que la OMA RAC-145 proporciona un servicio de mantenimiento de aeronaves.

- (16) Un listado de organizaciones subcontratadas, si procede, según se indica en RAC - 145.75 (b).
- (17) Un listado de estaciones línea, si procede, según se indica en RAC - 145.75 (d).
- (18) Un listado de las OMA RAC-145 subcontratadas, si procede.
- (b) La información especificada en los numerales (6) y desde el (14) al (18) inclusive arriba mencionados, que constituyen parte del MOM puede ser incluida en documentos separados, o en bases de datos electrónicas separadas, siempre que el MOM contenga claras referencias donde se encuentran estos documentos o archivos.
- (c) El MOM y cualquiera de sus enmiendas o revisiones subsiguientes debe ser aprobado por la AAC. Excepto modificaciones menores en el MOM a través de un procedimiento adecuado y aprobado por la AAC únicamente para los contenidos establecidos por RAC 145.70 a) 7, 13, 15, 16, 17 y 18.
- (d) Para el desarrollo del Manual de la Organización de Mantenimiento se debe seguir la estructura y contenido establecidos en el apéndice C de la Sección 1.
- (e) Copia de todas las enmiendas al Manual de la Organización de Mantenimiento deberán ser enviadas a todas las organizaciones o personas a quienes el manual ha sido distribuido.

RAC - 145.75 Privilegios de una OMA RAC – 145.

La OMA RAC-145 solo puede realizar las tareas siguientes, de acuerdo a lo establecido en el MOM aprobado a la Organización:

- (a) Mantener cualquier aeronave o componente de aeronave para el cual está aprobada en las localizaciones identificadas en el CO RAC – 145 y en el MOM aprobado a la Organización.
- (b) Subcontratar el mantenimiento para cualquier aeronave o componente de aeronave, dentro de las limitaciones del RAC-145.1 (b) y para el cual esté aprobada, con otra Organización de Mantenimiento que trabaje bajo el sistema de calidad de la OMA RAC -145. En el caso de subcontrato con Organizaciones no aprobadas estará limitada al alcance de los procedimientos establecidos en RAC145.65 (b). Dichos trabajos no incluirán una inspección o servicio completo de aeronave, motor o hélice.
- (c) Mantener cualquier aeronave o cualquier componente de aeronave, para el cual esté aprobada, en cualquier localización, siempre que la necesidad para tal mantenimiento provenga de que la aeronave se encuentre fuera de servicio o de la necesidad de proporcionar mantenimiento línea ocasional, de acuerdo a las condiciones especificadas en un procedimiento aceptable para la AAC e incluido en el MOM de la OMA RAC-145.
- (d) Mantener cualquier aeronave o cualquier componente de aeronave, para el que esté aprobada, en una localización identificada como localización de mantenimiento línea capaz de soportar mantenimiento menor, y solo, si el MOM aprobado lo permite y lista dichas localizaciones.
- (e) Expedir certificados para el retorno al servicio respecto a los párrafos (a) hasta (d) de esta Sección al finalizar las tareas de mantenimiento, de acuerdo con lo establecido en RAC - 145.50.

RAC - 145.80 Limitaciones de una OMA RAC - 145.

(Ver CA 145.80)

La OMA RAC-145 sólo puede mantener una aeronave o componente de aeronave para el que esté aprobada cuando estén disponibles todas las instalaciones, equipos, herramientas, materiales, datos técnicos de mantenimiento y personal certificador necesario.

RAC - 145.85 Cambios en la OMA RAC - 145.

(Ver CA 145.85)

- (a) La OMA RAC-145 debe notificar a la AAC con suficiente antelación, cualquier propuesta para realizar los cambios siguientes, y antes que los cambios tengan lugar, para permitir que la AAC determine si continúa cumpliendo este RAC-145 y modificar, si es necesario, el CO RAC - 145:
- (1) El nombre de la Organización.
 - (2) La localización de la Organización.
 - (3) Localizaciones adicionales de la Organización.
 - (4) El Gerente Responsable.
 - (5) Las personas especificadas en el párrafo RAC - 145.30.
 - (6) Las instalaciones, equipos, herramientas, material, procedimientos, alcance de trabajo y personal certificador que pudieran afectar a la aprobación.
- (b) Las condiciones y limitaciones bajo las cuales la OMA RAC-145 puede operar durante tales cambios son establecidas por la AAC.

RAC - 145.90 Validez continuada de la aprobación.

- (a) A menos que se haya renunciado previamente a la aprobación, o ésta haya sido suspendida, revocada o que el CO RAC - 145 haya expirado, la validez continuada de la aprobación depende de:
- (1) Que la OMA RAC-145 siga cumpliendo con el RAC-145 y;
 - (2) Que se siga garantizando a la AAC, acceder a la OMA RAC-145 para determinar que se sigue cumpliendo este RAC-145;
- (b) El titular de un Certificado de Operación OMA RAC 145, que renuncie a él o haya sido cancelado, debe devolver dicho Certificado de Operación y sus Habilitaciones emitidas por la AAC de manera inmediata, una vez que ha sido formalmente notificado por ésta.

RAC - 145.100 Revocación, suspensión, limitación en las habilitaciones ó denegación de la emisión ó renovación del CO RAC-145.

(Ver CA 145.100)

La AAC, puede bajo fundamentos legales y previo a una investigación: revocar, suspender, limitar las habilitaciones o denegar la emisión ó renovación de un CO RAC-145 si ha determinado que el titular de la aprobación incumple ó no continúa cumpliendo con lo establecido en el RAC 145.

Apéndice A - Habilitaciones y Limitaciones de la OMA RAC – 145.

(Ver RAC -145.20)

1. Salvo a lo especificado en el Anexo 1 para OMA RAC - 145 (para aeronaves con matrícula salvadoreña y un peso máximo de despegue menor a 5,700 Kg; y conformada por un máximo de 10 personas y helicópteros de un peso máximo de despegue no mayor a 1,360 Kg), la Tabla 1 muestra todas las posibles habilitaciones a emitir para una OMA RAC-145. La habilitación puede variar desde una única clase y subclase hasta una habilitación para todas las clases y todas las subclases, con sus limitaciones correspondientes.
2. Adicionalmente a la Tabla 1, por RAC-145.20 se requiere que las OMA RAC – 145 especifiquen en su MOM el alcance de todas sus habilitaciones. La RAC 145.70(a) (9) también se refiere al mismo alcance de habilitaciones y debe aclararse, que la lista de capacidades es una de las formas para expresar dicho alcance.
3. Dentro de las clases y subclases aprobadas por la AAC, lo especificado en el MOM define los límites exactos de la habilitación. Por lo tanto es esencial, que las clases y subclases de la habilitación sean compatibles con las actividades detalladas en el MOM.
4. **Clase A** indica que la OMA RAC-145 puede realizar trabajos de mantenimiento en aeronaves o componentes, incluyendo motores y APU, pero exclusivamente cuando dichos componentes están instalados en la aeronave, salvo que puedan ser desmontados temporalmente para mantenimiento, y siempre que este desmontaje este expresamente permitido en el manual de mantenimiento de la aeronave, para mejorar el acceso para el mantenimiento sujeto a un procedimiento de control contenido en el MOM. La columna “limitaciones” especificará la extensión de dicho mantenimiento y por tanto el alcance de la habilitación. La Clase A está subdividida en mantenimiento base y/o línea. Una OMA RAC-145 puede ser aprobada para Base o para Línea o para ambas. Una OMA RAC – 145 que tiene facilidades para realizar mantenimiento línea dentro de su base principal de mantenimiento, requiere además una habilitación de mantenimiento línea. El MOM en su apartado 1.9 “*Alcance de las actividades de la Organización*” debe reflejar cualquier actividad permitida por la AAC.
5. **Clase B** indica que la OMA RAC-145 puede realizar trabajos de mantenimiento en motores / APU desmontados, y sólo en aquellos componentes de motores / APU que estén instalados en motores / APU respectivamente. Así mismo podrá realizar trabajos sobre aquellos componentes de motores / APU que puedan ser desmontados temporalmente para facilitar el acceso por mantenimiento, y siempre que este desmontaje esté expresamente permitido en el manual de mantenimiento de la aeronave, motor ó APU según sea aplicable, para mejorar el acceso para el mantenimiento sujeto a un procedimiento de control contenido en el MOM.. La columna “limitaciones” especificará la extensión de dicho mantenimiento, y por tanto el alcance de la habilitación. Una OMA RAC – 145 Clase B también puede efectuar labores de mantenimiento en motores / APU instalados en una aeronave durante un mantenimiento base, o mantenimiento línea, sujeto a que exista un procedimiento de control especificado en el MOM aceptable para la AAC. El MOM en su apartado 1.9 “*Alcance de las actividades de la Organización*” debe reflejar cualquier actividad permitida por la AAC.
6. **Clase C** indica que la OMA RAC-145 puede realizar trabajos de mantenimiento en componentes desmontados excepto motores y APU que se pretendan montar en una aeronave o en motores / APU. La columna “limitaciones” especificará la extensión de dicho mantenimiento, indicando por tanto el alcance de la habilitación. Una OMA RAC - 145 Clase C también puede efectuar labores de mantenimiento en componentes instalados en una aeronave durante un mantenimiento base o un mantenimiento línea, sujeto a que exista un procedimiento de control especificado en el MOM aceptable para la AAC. El MOM en su apartado 1.9 “*Alcance de las actividades de la Organización*” debe reflejar cualquier actividad permitida por la AAC.

7. **Clase D** es una clase que no está directamente relacionada con un tipo de aeronave, motor o componente específico. La subclase D1 Pruebas No Destructivas (NDT) es necesaria únicamente para una OMA RAC 145 que realiza este tipo de pruebas como una tarea particular para otra OMA. Una OMA RAC 145 con una clase A, B o C puede efectuar trabajos de NDT en los productos que mantiene sin necesidad de tener la Clase D1 aprobada, siempre y cuando el MOM contenga procedimientos de NDT. El MOM en su apartado 1.9 “*Alcance de las actividades de la Organización*” debe reflejar cualquier actividad permitida por la AAC.
8. **Clase E** indica que la OMA RAC-145 puede realizar trabajos de mantenimiento en hélices desmontadas de una aeronave. La columna “limitaciones” especificará la extensión de dicho mantenimiento, indicando por tanto el alcance de la habilitación. Una OMA RAC - 145 Clase E también puede efectuar labores de mantenimiento en Hélices instaladas en una aeronave durante un mantenimiento base o un mantenimiento línea, sujeto a que exista un procedimiento de control especificado en el MOM aceptable para la AAC. El MOM en su apartado 1.9 “*Alcance de las actividades de la Organización*” debe reflejar cualquier actividad permitida por la AAC.
9. La columna de limitaciones tiene el objetivo de otorgar a la AAC, la mayor flexibilidad posible para adaptar la habilitación a las necesidades de las OMA RAC -145. La Tabla 1, especifica los tipos de limitaciones posibles. La AAC especificará en esta columna el fabricante de la aeronave, modelo y serie(s) para los que se habilita (por ejemplo, Cessna monomotor con motor a pistón o motores Lycoming a pistón no supercargados), así como cualquier otra limitación que considere pertinente.
10. Si se utiliza una lista de capacidades extensa, que puede ser objeto de cambios frecuentes, entonces esos cambios deben efectuarse de acuerdo a un procedimiento que sea aceptable para la AAC e incluido en el MOM. El procedimiento debe denominar a la persona encargada y, responsable de efectuar dichos cambios y las acciones que deben ser tomadas para efectuarlos. Estas acciones deben incluir el cumplimiento con las RAC-145 para los componentes o servicios agregados a la lista.
11. La Tabla 2, identifica los capítulos de las especificaciones ATA – 100 para la clasificación de los componentes de la Clase C.
12. Una OMA RAC-145, que emplea tan sólo una persona para la planificación y la ejecución de todas las labores de mantenimiento puede obtener una habilitación limitada.

TABLA 1
HABILITACIONES Y LIMITACIONES DE OPERACIÓN
(OMA RAC - 145)

CLASE	SUBCLASE	LIMITACIONES	BASE	LINEA
A Aeronaves	A1 Aviones mayores de 5.700 Kg.	Se indicará Series ó tipo de aviones y/o trabajos de mantenimiento		
	A2 Aviones menores o iguales de 5.700 Kg.	Se indicará Fabricante / Grupos / Series ó tipo de aviones y/o trabajos de mantenimiento		
	A3 Helicópteros	Se indicará Fabricante / Grupos / Series ó tipo de helicópteros y/o trabajos de mantenimiento		
B Motores	B1 Motor a Turbina	Se indicará Fabricante / Tipos ó Series de motores a turbina y/o trabajos de mantenimiento		
	B2 Motor a Pistón	Se indicará Fabricante / Tipos ó Series de motores a pistón y/o trabajos de mantenimiento		
	B3 APU	Se indicará Fabricante / Tipos ó Series de APU y/o trabajos de mantenimiento		
C Componentes (sin incluir Motores / APU completos)	Para obtener información detallada sobre las subclases de mantenimiento de componentes, consulte la Tabla 2, que presenta una comparación entre la Clase C y el ATA 100.	Indicar la clase de mantenimiento de componentes permitirá a una OMA realizar el mantenimiento de los componentes desinstalados destinados a ser instalados en aeronaves. Las habilitaciones de mantenimiento deberán limitarse a los tipos específicos de componentes dentro de un sistema para los cuales la OMA esté autorizado. Se indicará el fabricante del componente y la referencia cruzada a la lista de capacidades mostradas en la tabla 2 y trabajos de mantenimiento.		
D Servicios especializados	D1 Pruebas no destructivas (NDT) D2 Material compuestos. D3 Tratamiento de superficies (recubrimiento metálico y pintura) D4 Soldadura. D5 Otros (Métodos o Técnicas únicas aprobados)			
E Hélices	E1 Paso Fijo E2 Paso Variable	Indicar Fabricante / Modelos / Series y/o trabajos de mantenimiento		

TABLA 2
CLASE C versus ATA 100

Clase	SUBCLASE	ATA
C1	Aire Acondicionado	21
C2	Piloto Automático	22
C3	Comunicaciones	23
C4	Potencia Eléctrica	24
C5	Equipo y mobiliario	25
C6	Protección contra fuego	26
C7	Controles de vuelo	27
C8	Combustible	28
C9	Potencia Hidráulica	29
C10	Protección contra hielo y lluvia	30
C11	Sistemas indicadores/ de registro	31
C12	Tren de aterrizaje	32
C13	Luces	33
C14	Navegación	34
C15	Oxígeno	35
C16	Neumático	36
C17	Agua/desechos	38
C17	Lastre de agua	41
C18	Aviónica modular integrada	42
C19	Sistema de Cabina	44
C20	Sistema central de mantenimiento	45
C21	Sistema de información	46
C22	Sistema de generación de nitrógeno	47
C23	APU	49
C24	Puertas	52
C25	Fuselaje	53
C26	Pylons	54
C27	Estabilizadores	55
C28	Ventanas	56
C29	Alas	57
C30	Hélices/Propulsores	61
C31	Rotores Principales	62
C32	Transmisión de los rotores principales	63
C33	Rotor de cola	64
C35	Transmisión de cola	65
C36	Soporte/Alabes plegables	66
C37	Mando de vuelo de rotores	67
C38	Motores	71
C39	Turbomotor/ Turbohélice	72
C40	Combustible y mando del motor	73
C41	Ignición	74
C42	Aire	75
C43	Mandos del motor	76
C45	Indicador del motor	77
C46	Escape	78
C47	Aceite	79
C48	Arranque	80
C49	turbinas	81
C50	Inyección de agua	82
C51	Caja de engranajes y accesorios	83

Apéndice B - Certificado de Retorno al Servicio de Componentes / Formulario Uno (F – 1)

(Ver RAC 145.50 y CA Apéndice B)

(a) INTRODUCCIÓN.

Este Apéndice cubre el formulario de los certificados de retorno al servicio de componentes o partes de componentes, después de los trabajos de mantenimiento efectuados. Formularios equivalentes a la F - 1 son: el formulario "EASA Form One" de EASA, el formulario "Form 8130-3" de la FAA, y el formulario "TCCA Form 24-0078" de Transport Canada.

(b) PROPÓSITO Y ALCANCE.

El propósito de este certificado es retornar como apto para el servicio conjunto / ítems / componentes / partes en adelante denominados ítems, una vez fabricado o finalizados los trabajos de mantenimiento llevados a cabo en dichos ítems bajo la aprobación de la AAC, y autoriza a que dichos ítems, que fueron desmontados de una aeronave o componente de aeronave, puedan ser reinstalados en la misma u otra aeronave, o en el mismo u otro componente.

El certificado puede ser utilizado para propósitos de importación / exportación así como para usos internos y es el certificado oficial de los fabricantes / OMA RAC – 145 a sus propietarios / operadores. Este certificado, no es una guía de embarque.

El certificado puede ser otorgado sólo por las OMA RAC - 145 para aquellos ítems que estén dentro de su lista de capacidades o habilitaciones.

El certificado puede ser utilizado como tarjeta de rotable utilizando el espacio libre al reverso para cualquier información adicional y enviar el ítem con 2 copias de esta forma, de modo que una de estas copias pueda ser retornada a la OMA RAC - 145 junto con el ítem.

Bajo ninguna circunstancia, se debe emitir un Formulario Uno (F – 1), para cualquier ítem, cuando sea conocido, que el ítem puede representar un peligro para la seguridad aérea.

Un Formulario Uno (F – 1), no debe expedirse para ningún ítem que la OMA conozca como no serviceable.

El Formulario Uno (F – 1) no debe utilizarse como certificado de retorno al servicio para los trabajos de mantenimiento efectuados a una aeronave.

1. AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL EL SALVADOR		2. Certificado de Retorno al Servicio Authorized Release Certificate F - 1				3. N° secuencial / Form Tracking Number	
						4. Nombre y Dirección de la OMA RAC - 145 / RAC – 145 Approved Maintenance Organisation Name and Address	
6. Ítem	7. Descripción / Description	8. Número de parte / Part Number	9. Instalable en / Eligibility	10. Cantidad / Qty.	11. Número de serie / Lote / Serial / Batch Number.	12. Estatus /Trabajo / Status / Work	
13. Observaciones / Remarks							
14. Se certifica que el ítem indicado arriba fue fabricado de conformidad con: Certifies that the items identified above were manufactured in conformity to: <input type="checkbox"/> Datos de diseño aprobados y está en condiciones para una operación segura Approved design data and are in condition for safe operation <input type="checkbox"/> Datos de diseño no aprobados especificados en el cuadro 13 Non-approved design data specified in block 13				19. <input type="checkbox"/> Retorno al servicio de acuerdo con RAC-145.50 RAC-145.50 Release to service Se certifica que salvo especificado de otra manera en el cuadro 13, el trabajo indicado en el cuadro 12 y descrito en el cuadro 13, ha sido efectuado de acuerdo al RAC-145 y en lo que respecta a ese trabajo, los ítems son considerados aptos para el retorno al servicio. Certifies that unless otherwise specified in block 13, the work identified in block 12 and described in block 13, was accomplished in accordance with RAC-145 and in respect to that work the items are considered ready for release to service.			
15. Firma autorizada Authorized Signature		16. Número de la aprobación / autorización Approval / Authorization Number		20. Firma autorizada / Authorized Signature		21. Numero del CO RAC – 145 CO RAC – 145 Number	
17. Nombre / Name		18. Fecha (d/m/a) / Date (d/m/y)		22. Nombre / Name		23. Fecha (d/m/a) / Date (d/m/y)	

CERTIFICADO DE RETORNO AL SERVICIO – F – 1.
RESPONSABILIDADES DEL USUARIO / INSTALADOR.
USER / INSTALLER RESPONSABILITIES.

NOTA:

1. Es importante entender, que este documento por si solo no constituye automáticamente la autorización para instalar el ítem, el componente o el conjunto.
It is important to understand that existence of the document alone does not automatically constitute authority to install the part / component / assembly.
2. Si el usuario / instalador opera bajo Regulaciones de una AAC diferente a la especificada en el cuadro 1, es esencial que el usuario / instalador se asegure que su AAC acepta este certificado.
Where the users/installer Works in accordance with the National Regulations of an airworthiness Authorities different from the Airworthiness Authority specified in block (1) it is essential that the users / installer ensures that his/her Airworthiness Authority accepts parts/components/assemblies from the Airworthiness Authority specified in the block (1).
3. La declaración en los cuadros 14 y 19 no constituyen una certificación de instalación. En todos los casos, el usuario / instalador debe certificar la instalación del ítem en el registro de mantenimiento de la aeronave, de acuerdo a las Regulaciones nacionales vigentes, antes de que la aeronave sea puesta en vuelo.
Statements 14 and 19 do not constitute installation certification. In all cases the aircraft maintenance record must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.

Apéndice C - Estructura y Contenido del MOM.

(Ver RAC 145.70)

El Manual de la Organización de Mantenimiento (**MOM**) debe contener la información, siempre que sea aplicable, especificada en este Apéndice. El orden en que esta información sea presentada no es relevante pero debe cubrirse en su totalidad. Cuando una OMA utiliza un formato diferente, por ejemplo, para permitir que el MOM sirva para más de una aprobación, entonces el MOM debe contener un anexo de referencias cruzadas utilizando esta lista como un índice con una explicación de donde se puede encontrar en el MOM un tópico determinado,

Organizaciones para aeronaves con matrícula salvadoreña y un peso máximo de despegue menor a 5,700 Kg; y conformada por un máximo de 10 personas y helicópteros de un peso máximo de despegue no mayor a 1,360 Kg, pueden combinar varios puntos en uno sólo, para crear un MOM más simple y apropiado a sus necesidades.

La OMA 145 puede utilizar un medio electrónico para la publicación del MOM, pero deberá mantener un método alternativo de respaldo. El MOM debe estar disponible a la Autoridad en un formato aceptable por ellos. Debe ponerse atención a la compatibilidad del medio electrónico de publicación al distribuirlo en toda la organización tanto interna como externamente.

CAPÍTULO 0. ORGANIZACIÓN GENERAL RAC-OPS.

Este capítulo está reservado para aquellas OMA RAC-145 que además son operadores aprobados RAC-OPS.

CAPITULO 1. GESTION/ADMINISTRACIÓN.

- 1.1 Compromiso corporativo del Gerente Responsable.
- 1.2 Política de calidad y seguridad operacional (SMS).
- 1.3 Personal gerencial.
- 1.4 Tareas y responsabilidades del personal gerencial.
- 1.5 Organigrama.
- 1.6 Lista del personal certificador y el alcance de esa autorización.
- 1.7 Recursos de personal
- 1.8 Descripción general de las instalaciones en las diferentes localizaciones en las que se pretenda aprobación.
- 1.9 Alcance de las habilitaciones aprobadas de la OMA RAC – 145.
- 1.10 Procedimientos de notificación a la AAC con respecto a cambios de actividades / habilitaciones / localizaciones / personal.
- 1.11 El procedimiento de enmiendas o revisión al MOM.
- 1.12 Autoridad de inspección y acceso a la documentación por la AAC.
- 1.13 Programa de control sobre uso de sustancias estupefacientes, enervantes y alcohol

CAPÍTULO 2. PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO.

- 2.1 Evaluación de proveedores y procedimientos de control de subcontratistas y una descripción, cuando corresponda, de las actividades contratadas.
- 2.2 Recepción / aceptación / inspección de componentes o partes de aeronaves y material recibido de proveedores y contratistas externos.
- 2.3 Almacenamiento, etiquetas y entrega de los componentes y materiales para el mantenimiento de aeronaves.
- 2.4 Aceptación de herramientas y equipos.
- 2.5 Calibración de herramientas y equipos.
- 2.6 Uso de herramientas y equipos por el personal (incluidas herramientas alternativas).
- 2.7 Normas de limpieza, control de contaminación en las instalaciones de mantenimiento, y control ambiental de acuerdo a lo establecido en la RAC 145.25 (b).

- 2.8 Actualización de las Instrucciones de mantenimiento en respuesta a la Información de servicio de los fabricantes de componentes para aeronaves.
- 2.9 Una descripción de los procedimientos para recibir, evaluar, enmendar y distribuir dentro de la Organización de Mantenimiento, toda la establecida en el RAC - 145.45.
- 2.10 Procedimientos de reparaciones.
- 2.11 Procedimiento para el cumplimiento de los programas de mantenimiento de aeronaves del operador y/o tareas solicitadas.
- 2.12 Procedimiento para el análisis e implementación de las Directivas de Aeronavegabilidad.
- 2.13 Procedimientos para las modificaciones opcionales.
- 2.14 Documentación de mantenimiento utilizada para el cumplimiento de las AD y SB.
- 2.15 Control de registros técnicos incluido descripción de los metodos usados para completar y retener estos registros.
- 2.16 Corrección de discrepancias surgidas durante el mantenimiento base.
- 2.17 Procedimientos para la competencia del personal autorizado.
- 2.18 Procedimientos para el retorno al servicio conforme a lo establecido en RAC 145.50.
- 2.19 Registros para los operadores RAC-OPS.
- 2.20 Procedimientos para reporte de discrepancias a la AAC, operador, fabricante, conforme a lo establecido en RAC 145.60.
- 2.21 Retorno de componentes defectuosos al almacén.
- 2.22 Envío de componentes defectuosos a subcontratistas.
- 2.23 Control de los registros computarizados de mantenimiento.
- 2.24 Control de los registros computarizados de mantenimiento.
- 2.25 Control de las horas-hombre planificada versus los trabajos de mantenimiento programado.
- 2.26 Control de tareas críticas (CA 145.65 (b) (3).)
- 2.27 Procedimientos de mantenimiento específicos como:
 - Rodaje de motores.
 - Procedimientos para presurización de aeronave.
 - Procedimientos para el remolque de aeronaves.
 - Procedimientos para el rodaje o taxeo de aeronaves.
- 2.28 Procedimientos para detectar y rectificar errores de mantenimiento.
- 2.29 Procedimientos para cambios de turnos y trabajos / tareas.
- 2.30 Procedimientos para notificación de errores de datos de mantenimiento a los titulares de certificados tipo.
- 2.31 Procedimientos para el control de cualquier proceso especializado.
- 2.32 Procedimientos para la planeación de la producción.

CAPITULO L2. PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO LINEA.

- L2.1 Control de componentes de aeronaves, herramientas y equipos, en el mantenimiento línea.
- L2.2 Procedimientos para el servicio de aeronaves, carga de combustible, antihielo y otros.
- L2.3 El control de defectos y defectos repetitivos en mantenimiento línea.
- L2.4 Procedimientos para efectuar las anotaciones en la bitácora técnica.
- L2.5 Procedimiento para control de repuestos compartidos y arrendamiento.
- L2.6 Procedimientos para la devolución de partes defectuosas desmontadas de las aeronaves.
- L2.7 Procedimientos para el control de las tareas críticas (CA 145.65 (b) (3)).

CAPÍTULO 3. PROCEDIMIENTOS PARA EL SISTEMA DE GESTION DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y CALIDAD.

- 3.1 Auditorias de calidad de los procedimientos de la OMA RAC – 145.
- 3.2 Auditorias de calidad al producto.
- 3.3 Procedimientos para el control y seguimiento de no conformidades y acciones correctivas.
- 3.4 Procedimientos para la calificación y entrenamiento del personal certificador y personal de mantenimiento.
- 3.5 Procedimientos para el otorgamiento de autorizaciones de técnico de mantenimiento limitado.

- 3.6 Registros del personal certificador, auditores, personal SMS y personales de mantenimiento.
- 3.7 Calificación e Instrucción del personal de auditoría de calidad.
- 3.8 Calificación de inspectores y supervisores.
- 3.9 Procedimiento para Calificación e Instrucción del personal Técnico.
- 3.10 Procedimientos para controlar situaciones de no cumplimiento con las tareas de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronave (ver RAC – 145.50 (d)).
- 3.11 Procedimientos para el control de cambios al MOM de acuerdo al RAC – 145.70(c) y (d).
- 3.12 Procedimientos para la calificación del personal de trabajos especializados (NDT, soldaduras y otros aplicables).
- 3.13 Control del personal subcontratado.
- 3.14 Procedimientos para el entrenamiento en factores humanos.
- 3.15 Evaluación de la competencia del personal.

CAPÍTULO 4. DOCUMENTOS DE OPERADORES

- 4.1 Política de disponibilidad de Contratos con Operadores RAC OPS.
- 4.2 Política de cumplimiento con los procedimientos y documentación de los operadores.
- 4.3 Registros de mantenimiento efectuado en los operadores.

CAPÍTULO 5. CONTRATOS Y FORMAS

- 5.1 Muestras de formas y documentos.
- 5.2 Lista de subcontratistas de acuerdo con RAC 145.75 (b).
- 5.3 Lista de estaciones de mantenimiento línea de acuerdo con RAC 145.75 (d).
- 5.4 Lista de OMA RAC-145 contratadas de acuerdo con RAC 145.70 (a) (22).

CAPÍTULO 6. PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO RAC-OPS.

Este capítulo aplica sólo para las OMA RAC -145 que son a la vez operadores RAC-OPS.

Los detalles acerca de estos procedimientos pueden encontrarse en el RAC – OPS.

Anexo 1 al RAC – 145 - OMA RAC - 145 (para aeronaves con matrícula salvadoreña y un peso máximo de despegue menor a 5,700 Kg y helicópteros de un peso máximo de despegue no mayor a 1,360 Kg; y conformada por un máximo de 10 personas)

(Ver CA Anexo 1 al RAC – 145 - OMA RAC - 145)

(a) Aplicabilidad:

Este Anexo 1 al RAC – 145 es únicamente aplicable a OMA RAC – 145 que empleen de 1 a 10 personas involucradas en tareas de mantenimiento, incluyendo: mecánicos, personal certificador, Gerente Responsable, Gerente o Director Técnico, Gerente de Calidad y Gerente de la Gestión de la Seguridad Operacional.

(b) Habilitaciones:

- (1) OMA RAC – 145 constituida por 1 única persona: Estas OMA RAC – 145 estarán limitadas en sus habilitaciones a lo establecido en el Apéndice A Tabla 1 de acuerdo con sus capacidades.
- (2) OMA RAC – 145 constituida de 2 a 10 personas. Estas OMA RAC – 145 estarán limitadas en sus habilitaciones de acuerdo Apéndice A tabla 1 a sus capacidades.

(c) Requisitos RAC – 145 para OMA RAC – 145 Anexo 1.

- (1) General: los requisitos RAC 145 que no estén escritos en este Anexo 1 se aplicarán tal y como están escritos en el RAC – 145.
- (2) Requisitos OMA RAC- 145 de 1 única persona:

RAC 145.30 Requisitos del Personal Gerencial

El requisito mínimo es una persona a tiempo completo que cumpla los requisitos del RAC – 145 para personal certificador y ocupe la posición de Gerente Responsable, Gerente o Director Técnico (técnico de mantenimiento) y personal certificador. Ninguna otra persona puede emitir certificación de conformidad de mantenimiento

Gerente o Director Técnico

La persona propuesta para ocupar la posición de Gerente o Director Técnico debe ser aceptado por la AAC y debe.

- a) Ser poseedor de una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves con ambas habilitaciones (aeronaves y motores) emitida por la AAC.
- b) Acreditar, al menos, 3 años de experiencia general en mantenimiento de aeronave, motores y componentes.
- c) Haber recibido y aprobado entrenamientos en los siguientes temas requeridos en la RAC 145.31 y RAC 145.35 de este anexo.
- d) Demostrar conocimientos en: Ley Orgánica de Aviación Civil, Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil, RAC-02, RAC 19, RAC-21, RAC-39, RAC 43, RAC-45, RAC 145, adicional en Mercancías peligrosas, Factores Humanos y Manual de la Organización de Mantenimiento.
- e) Acreditar conocimiento del CO RAC-145 y sus habilitaciones.

El Gerente o Director Técnico podrá desempeñarse en hasta dos organizaciones de mantenimiento diferentes, siempre que cumpla con los requisitos establecidos en la RAC

145 Anexo 1 vigente, garantizando su disponibilidad, cumplimiento de responsabilidades y no genere conflicto de intereses entre ambas organizaciones.

Como la base para la aprobación es una sola persona se debe de utilizar un sistema de auditoría de calidad subcontratado, el requerimiento de un registro separado de autorización para el personal certificador es innecesario y se considera suficiente con la presentación y aprobación por parte de la AAC de la solicitud de la persona interesada en la certificación. El requerimiento de personal para ser aceptado está establecido en RAC - 145.30 del Anexo 1 a la RAC – 145. Una declaración apropiada que refleje esta situación debe ser incluida en el MOM.

RAC 145.31, 145.35 Entrenamientos

El entrenamiento inicial y continuo de acuerdo con las instrucciones del fabricante, debe especificarse en el MOM y ser aprobado por la AAC.

El entrenamiento puede ser por el fabricante o en una Organización de Instrucción de Mantenimiento Aprobada reconocida por la AAC, o cuando una persona dentro de la OMA demuestre suficiente experiencia será aceptable para el entrenamiento teórico y práctico.

Haber recibido y aprobado entrenamientos en los siguientes temas: Factores Humanos, SMS (Sistema de Gestión de Seguridad Operacional) y Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM).

RAC - 145.65 Políticas de Seguridad Operacional y Calidad, Procedimientos de Mantenimiento y Sistema de Calidad.

La función de seguimiento de la calidad puede ser subcontratada a otra OMA RAC – 145 Anexo 1 o a una persona física/jurídica independiente con conocimientos técnicos y experiencia en sistemas de calidad, aceptable para la AAC. Esta persona puede ser contratada a tiempo parcial.

El contrato entre ambas partes debe incluirse en el MOM. La OMA RAC - 145, o persona subcontratada para realizar las auditorías de calidad debe realizar al menos 2 auditorías en cada periodo de 12 meses; una de ellas programada y otra aleatoria.

Es responsabilidad de la OMA 145 dar cumplimiento a los hallazgos encontrados durante el desarrollo de la función de seguimiento de la calidad.

(3) Requisitos OMA RAC- 145 de 2 a 10 personas:

El requisito mínimo es de 2 personas a tiempo completo que cumpla los requisitos del RAC – 145 para el personal certificador. Una de ellas ocupe la posición de Gerente o Director Técnico (Técnico de mantenimiento) y la otra la del Gerente de Calidad (Auditor de calidad). Cualquiera de esas dos personas puede además ocupar el cargo de Gerente Responsable siempre que cumpla los requisitos al efecto. Pero el Gerente o Director Técnico (Técnico de mantenimiento) debe ser el personal certificador, para que se mantenga la independencia del Gerente de Calidad (Auditor de calidad) para llevar a cabo las auditorías.

La función de seguimiento de la calidad puede ser contratada de acuerdo con las condiciones establecidas para organizaciones de una sola persona.

El Gerente o Director Técnico (Técnico de mantenimiento) y el Gerente de Calidad (Auditor de calidad) deben tener similares cualificaciones a menos que el de calidad pueda acreditar un buen registro de conocimientos y experiencia en materia de aseguramiento de la calidad,

en cuyo caso, sería aceptable una reducción de sus cualificaciones en materia de mantenimiento.

Los requisitos de entrenamiento inicial para el personal descrito en el párrafo 145.30 anterior, deberían establecerse de acuerdo con los requisitos aplicables de su posición.

La continuación del entrenamiento Regulatorio necesita ser conducida por el Gerente de Calidad, y la continuidad de los entrenamientos de aeronaves, motores y hélice deberán ser impartidos por una Organización RAC 145 o un Centro de Instrucción de entrenamiento.

Los temas de entrenamiento deberían considerar aspectos tales como desarrollo en los tipos de productos a ser mantenidos, una revisión a las áreas problemáticas de la Organización y una actualización de los desarrollos de la RAC 145.

SECCION 2 CIRCULARES DE ASESORAMIENTO (CA)

SECCIÓN 2

Circulares de Asesoramiento (CA)

1. GENERAL

- 1.1. Esta sección contiene las circulares de asesoramiento (CA) que ha sido aprobadas para ser incluidas en el RAC-145.
- 1.2. Si un párrafo específico no tiene CA, se considera que dicho párrafo no requiere de ellas.

2. PRESENTACIÓN

- 2.1. Las numeraciones precedidas por las abreviaciones CA indican el número del párrafo de la RAC-145 a la cual se refieren.
- 2.2. Las abreviaciones se definen como sigue:

Circulares de Asesoramiento (CA) ilustran la Regulación situada en la Sección 1. Las Circulares de Asesoramiento se dividen en Medios Aceptables de Cumplimiento (MAC) y el Material Explicativo e Informativo (MEI).

Medios Aceptables de Cumplimiento (MAC) ilustran los medios o las alternativas, pero no necesariamente los únicos medios posibles, para cumplir con un párrafo específico del RAC-145

Material Explicativo e Informativo (MEI) ayudan a explicar el significado de una Regulación.

- 2.3. El texto de la presente Sección esta escrito en arial 10; y las notas explicativas que no son parte de las CA aparecen en letra arial 8.

CA 145.1 (a) General.

(Ver RAC-145.1 (a))

1. Una OMA RAC-145 puede además, realizar trabajos de mantenimiento para cualquier aeronave y/o componente que no sea de uso comercial dentro de las limitaciones de su aprobación.
2. Una OMA RAC-145 puede estar aprobada para realizar trabajos de mantenimiento a aeronaves y/o componentes para los que la AAC no sea la Autoridad primaria de certificación de tipo.

CA 145.1 (b) General.

(Ver RAC-145.1 (b))

1. Trabajar bajo el sistema de calidad de una OMA RAC-145, se refiere al caso, que una organización no aprobada RAC-145 realice trabajos específicos para una OMA RAC-145 tal como mantenimiento línea limitado a aeronaves, motores u otros componentes de aeronaves, en calidad de subcontratista de la OMA RAC-145. La OMA RAC-145 debería tener un procedimiento para el control de los trabajos del subcontratista, como se requiere en el Apéndice C, apartado 2.1 (MOM). Esto no aplica, cuando el subcontratista es también una OMA RAC-145 y los trabajos que realiza están dentro del marco de su aprobación.
2. *“Mantenimiento de motores o módulos de motores, u otros que no sean un overhaul”* significa cualquier mantenimiento que no implique desarmar el núcleo del motor (core engine) y en caso de motores modulares, sin desarmar el núcleo de los módulos.
3. Las razones fundamentales para autorizar a una OMA RAC - 145 que pueda subcontratar ciertos trabajos de mantenimiento son:
 - 3.1. Permitir la realización de servicios especializados de mantenimiento tales como, pero no limitado a, “plasma spray”, “plating”, tratamientos de calor, fabricación de pequeñas piezas y partes para reparaciones menores / modificaciones etc. Sin la necesidad de la aprobación directa de la AAC de estas actividades de mantenimiento.
 - 3.2. Permitir la realización de trabajos de mantenimiento en aeronaves realizados por organizaciones de mantenimiento no aprobadas RAC - 145. Los trabajos de mantenimiento que puede realizar una organización no aprobada, deberán ajustarse a lo establecido en RAC - 145.1 (b).
 - 3.3. Permitir la realización de mantenimiento de componentes.
 - 3.4. Permitir la realización de trabajos de mantenimiento en motores realizados por organizaciones de mantenimiento no aprobadas RAC - 145. Los trabajos de mantenimiento que puede realizar una organización no aprobada, deberán ajustarse a lo establecido en RAC - 145.1 (b), es decir, mantenimiento de motores o módulos de motor, sin incluir el repaso mayor (*overhaul*).
 - 3.5. Cuando los trabajos de mantenimiento se realizan bajo el sistema de control del subcontratista, esto significa que durante el período de la realización de dichos trabajos, la aprobación RAC-145 ha sido temporalmente extendida al subcontratista. Por consiguiente aquellas partes de la infraestructura del subcontratista, su personal y procedimientos involucrados en estos trabajos deben cumplir con los requisitos del RAC-145 durante todo el período en que se efectúan estos trabajos, siendo la OMA RAC-145 responsable de asegurar el cumplimiento de estos requisitos.
 - 3.6. Para cumplir con los criterios especificados en el párrafo (a) de la CA anterior, la OMA RAC-145 no necesariamente debe disponer de todas las facilidades para realizar los trabajos que

desea subcontratar, pero debe tener la capacidad necesaria para determinar que el subcontratista cumple con los estándares requeridos por las RAC-145. En todo caso, para obtener la aprobación RAC-145 para ciertos trabajos, debe disponer de instalaciones y personal para realizar la mayoría de ellos.

- 3.7. La OMA RAC-145 puede determinar que para emitir un certificado de retorno al servicio de un producto determinado requiere la participación de distintos subcontratistas para ciertos trabajos especializados como por ejemplo, soldaduras, galvánicos, pinturas, etc. Para que la AAC autorice el uso de dichos subcontratistas, debe estar convencida de que la OMA RAC-145, tiene la capacidad y procedimientos necesarios para controlar los trabajos de los subcontratistas.
- 3.8. Una OMA RAC-145 sólo puede operar dentro del alcance de habilitaciones para las que ha obtenido la aprobación. Cualquier trabajo fuera de este alcance constituye una causa grave, que pudiera luego de una investigación, en su caso, dar lugar a la suspensión/revocación de la aprobación.
- 3.9. Una condición para que la AAC acepte subcontrataciones de una OMA RAC-145, es que su MOM contenga los procedimientos para el control de los subcontratistas de acuerdo al Apéndice C, apartado 2.1, más una lista de los subcontratistas tal como es requerido por la RAC - 145.70(a) (16) y RAC - 145.75 (b) y detallada en el Apéndice C (MOM), apartados 5.2 y 5.4.

4. Procedimientos RAC-145 para el control de subcontratistas no aprobados RAC-145.

- 4.1. La OMA RAC-145 debe realizar una auditoria previa de la organización que pretende subcontratar. Esta auditoria puede ser una de las establecidas en RAC-145.65 (c), auditorias del sistema de calidad, para verificar si el posible subcontratista cumple con los estándares del RAC-145.
- 4.2. La OMA RAC-145, debe determinar y definir hasta que punto va a utilizar los servicios del subcontratista. Como norma general, la OMA RAC-145 deberá proveer al subcontratista de su propia documentación, formatos, materiales/partes y los datos de mantenimiento. Puede permitir, que el subcontratista utilice su infraestructura, equipos, herramientas y personal siempre y cuando, estos cumplan con los requisitos RAC-145. En caso de que se requieran servicios especializados, pueden existir razones de tipo práctico que hagan necesario utilizar el personal, equipos y datos de mantenimiento del subcontratista, sujetos a su aceptación por la OMA RAC - 145. El personal que realiza los servicios especializados, debe cumplir con el estándar de calificación establecida al efecto en cualquier RAC. Cuando no exista dicho estándar en una publicación RAC se utilizaran las publicaciones nacionales en la materia, publicaciones del fabricante o en su defecto cualquier estándar internacionalmente aceptado.
- 4.3. Salvo el caso en que los trabajos realizados por el subcontratista puedan ser totalmente inspeccionados a su recepción por la OMA RAC-145, esta debe supervisar los trabajos realizados por el subcontratista. Estas actividades, deben estar especificadas en el MOM. La OMA RAC – 145, debe decidir si realiza estas actividades de supervisión con personal propio o si delega estas funciones a personal autorizado del subcontratista.
- 4.4. El certificado de retorno al servicio, puede ser emitido tanto en las instalaciones de la OMA RAC-145 como en las del subcontratista, pero siempre por personal certificador de la OMA RAC-145, salvo que el subcontratista disponga de personal que cumpla los mismos requisitos del personal certificador de la OMA RAC - 145, y haya sido aceptado como tal por la AAC. En este caso este personal certificador del subcontratista debe figurar en la lista de personal certificador de la OMA RAC-145, y como tal figurar en el listado de este personal en el MOM, pudiendo en este caso firmar los certificados de retorno al servicio (Forma F –

- 1), según corresponda. El certificado de retorno al servicio (Forma F – 1), serán emitidos siempre bajo la referencia de la aprobación de la OMA RAC-145.
- 4.5. El procedimiento de control de subcontratistas por la OMA RAC-145, debe incluir registros que permitan un seguimiento de las auditorias realizadas al subcontratista, un plan de seguimiento de las no conformidades, cuándo fue utilizado el subcontratista y para qué actividades, así como un procedimiento claro de revocación del contrato en caso de que el subcontratista no cumpla con los requisitos de la OMA RAC-145.
- 4.6. El personal de calidad de la OMA RAC - 145 deberá auditar a la sección responsable de subcontratos y en forma esporádica al subcontratista salvo que esta actividad haya sido realizada de acuerdo con el apartado 4.5 anterior.
- 4.7. El contrato entre la OMA RAC-145 y el subcontratista debe contener una cláusula que de libre acceso a las instalaciones del subcontratista de los representantes de la AAC que otorgó la aprobación RAC-145.

CA 145.5 Definiciones.

(Ver RAC-145.5)

1. Con respecto a la definición de “Gerente Responsable”, normalmente se refiere al ejecutivo máximo de la empresa (“Chief Executive Officer”), quien en virtud de su posición tiene la responsabilidad del funcionamiento de la empresa (incluyendo el aspecto financiero). El Gerente Responsable, puede estar en más de una Organización y no necesariamente tiene que ser experto en materias técnicas, ya que el Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM) define los estándares de mantenimiento. En caso de que el Gerente Responsable no sea el ejecutivo máximo de la empresa, la AAC debería asegurarse de que el Gerente Responsable, tiene acceso directo al ejecutivo máximo y que dispone de los fondos presupuestarios suficientes para asegurar un buen mantenimiento.
2. Con respecto a la definición de “Mantenimiento línea / base” de aeronaves a ser sometidas a trabajos de mantenimiento, debido a la gran disparidad de aviones: desde aviones pequeños hasta aviones grandes de transporte comercial, así como debido a las grandes diferencias en los programas de mantenimiento de los distintos fabricantes, no es conveniente clasificarlos por por letras de chequeos o por horas de vuelo (por Ej. C-check, D-check, Chequeo de 100 hrs. etc.), sino más bien, clasificarlos por los tipos de trabajo a realizarse.
3. “Mantenimiento línea” es todo aquel trabajo que debe realizarse antes del inicio de un vuelo, para asegurar, que la aeronave pueda realizar dicho vuelo en condiciones de seguridad. El mantenimiento línea puede incluir:
 - 3.1. Detección de averías (“trouble shooting”).
 - 3.2. Rectificación de defectos.
 - 3.3. Cambios de componentes con el uso de equipos de prueba externos si es requerido. Cambios de componentes puede incluir cambios de motores o hélices.
 - 3.4. Mantenimiento y/o chequeos programados incluyendo inspecciones visuales, prevuelos que indudablemente pueden detectar condiciones insatisfactorias o discrepancias pero que no requieren inspecciones profundas. Pueden incluir también estructura interna, sistemas e ítems de los motores que son visibles con una apertura rápida de paneles de acceso o puertas.
 - 3.5. Reparaciones menores y modificaciones que no requieren un desarme extensivo y que puedan ser cumplidos con medios simples.

- 3.6. En casos temporales u ocasionales (por ej.: directivas de aeronavegabilidad y/o boletines de servicio) el Gerente de Calidad puede aceptar que tareas de mantenimiento base, sean efectuadas en mantenimiento línea, siempre que se cumplan todos los requisitos para llevar a cabo las tareas de forma apropiada y segura.
4. Todas las tareas que no están cubiertas por los criterios anteriores, deben ser consideradas como Mantenimiento Base.
5. Las aeronaves mantenidas de acuerdo al concepto de “mantenimiento progresivo”, deberán calificarse individualmente con relación a este párrafo. En principio, la decisión de autorizar algunos ítems del mantenimiento progresivo en el marco del mantenimiento línea, deberá ser evaluada individualmente a fin de determinar si la tarea de mantenimiento de ese ítem puede ser llevada a cabo de forma segura de acuerdo a los estándares requeridos por una estación de línea designada.

CA 145.10 (b) (3) Aplicabilidad (MEI).

(Ver RAC - 145.10 (b) (3))

1. La razón principal para que la AAC acepte Organizaciones de Mantenimiento sobre la base de una aprobación emitida por una Autoridad de otro Estado, es la de asegurar un mejor costo efectivo de sus propios recursos.
2. La política a seguir en la “aceptación” de organizaciones de mantenimiento sobre la base de la aprobación emitida por otra Autoridad, es la de asegurar la equivalencia respecto al RAC-145 tanto en la aceptación inicial como posteriormente. La AAC establece tal equivalencia al RAC-145, mediante:
 - 2.1. La comparación de las Regulaciones de mantenimiento y procedimientos asociados, y
 - 2.2. Garantizar que la Autoridad de otro Estado cooperará con la AAC mediante el intercambio de información de sus respectivas organizaciones de mantenimiento; y
 - 2.3. Garantizar que la organización “aceptada” cumple, en su caso, con las condiciones especiales establecidas, y que la Autoridad del Estado informa de cualquier condición de no cumplimiento que pudiera dar lugar a la suspensión o revocación de la “aceptación”.

CA-145.10 (b) (3) Aplicabilidad (MAC).

(Ver RAC-145.10 (b) (3))

De acuerdo con lo establecido en RAC-145.10 (b) (3), existe la posibilidad de que la AAC “acepte” determinadas organizaciones de mantenimiento situadas fuera del territorio, y que sean titulares de una aprobación emitida por otra autoridad de acuerdo a lo establecido en la C.A 145-10-01.

CA-145.13 Autoridad de Inspección y Acceso a la documentación

(Ver RAC-145.13)

De acuerdo al Artículo 184 de la LOAC los inspectores de la AAC cuando en el ejercicio de sus funciones para reforzar la seguridad de la aviación, certifiquen, vigilen, inspeccionen, o realicen investigaciones de acuerdo a lo previsto en las regulaciones nacionales de la AAC, como en las regulaciones internacionales sobre la materia, tendrán autoridad para acceder de forma inmediata a los lugares de trabajo de los poseedores de Permisos de Operación, y de Certificados de Operador Aéreo, así como a los edificios, aeronaves, archivos, manuales, documentos, y todo lo relacionado al cumplimiento y verificación de los estándares establecidos.

CA 145.15 Solicitud y emisión de la aprobación.

(Ver RAC - 145.15)

Las disposiciones de esta sección no impiden que la OMA RAC-145 realice el mantenimiento de una aeronave que no esté bajo la responsabilidad de la AAC de El Salvador, que es quien expide la aprobación de la misma, incluidas las aeronaves no matriculadas en ningún Estado firmante de OACI.

CA 145.20 Contenido del Certificado de Operación y Habilitaciones.

(Ver RAC - 145.20)

El Apéndice A contiene una tabla que lista todas las clases y subclases de habilitaciones posibles bajo una aprobación RAC - 145.

CA 145.25 (b) Requisitos de instalaciones.

(Ver RAC - 145.25 (b))

1. Para el mantenimiento base, implica la disponibilidad de un hangar o hangares lo suficientemente amplios para acomodar una aeronave que está planificada para que se le efectúe tareas de mantenimiento base. Si el hangar no es propiedad de la OMA RAC - 145, deberá demostrarse, que la OMA RAC - 145 tiene acceso y disponibilidad del hangar para realizar los trabajos planificados mediante la presentación del correspondiente contrato de arrendamiento. Adicionalmente, el suficiente espacio del hangar, deberá ser demostrado con un plano a escala del mismo, donde se muestre la posición de la aeronave durante los trabajos. Para el mantenimiento de componentes, esto significa, que los talleres de reparación de componentes, deben ser lo suficientemente espaciosos, para acomodar los componentes que se pretendan reparar.
2. Protección contra las inclemencias meteorológicas se refiere a las condiciones meteorológicas que prevalecen durante los doce meses del año en el lugar donde está ubicado el hangar. Las estructuras de los hangares y talleres deben ser tales, que prevengan o impidan el ingreso de agua de lluvia, vientos, granizos o tierra que puedan afectar el buen trabajo. El piso debería ser sellado de tal manera, que reduzcan la acumulación de polvo a un mínimo.
3. Para el mantenimiento línea, no se requiere un hangar. Aunque se recomienda tener acceso a un hangar para el caso de la realización de reparaciones menores en condiciones meteorológicas adversas.

CA 145.25 (c) Requisitos de instalaciones.

(Ver RAC - 145.25 (c))

1. Espacio de oficinas en este caso, significa un espacio tal, que sea suficiente para acomodar al personal que efectúa trabajos gerenciales y administrativos, de planificación, personal de calidad y certificador, biblioteca y documentación técnica, y que les permita realizar su trabajo de modo que contribuyan a un buen estándar de mantenimiento. Adicionalmente, el personal de mantenimiento de aeronaves, debería disponer de un espacio que les permita estudiar la documentación técnica y completar los formularios y otros documentos de mantenimiento de una manera apropiada.
2. Es aceptable unir todas las oficinas en un solo espacio siempre y cuando el personal que ahí trabaja, pueda cumplir sus funciones de una manera apropiada.

CA 145.25 (d) Requisitos de instalaciones.

(Ver RAC - 145.25 (d))

1. Oficinas ubicadas dentro de un hangar destinado a acomodar aeronaves, deben estar separadas y protegidas acústicamente, de modo tal que el personal que ahí labora, pueda cumplir con su trabajo de manera efectiva.
2. La temperatura en hangares, talleres y oficinas, debería ser mantenida de modo tal que el personal pueda realizar sus trabajos con comodidad.
3. El polvo y otros contaminantes en el aire no se debe permitir que lleguen a un nivel tal que contaminen visiblemente superficies de las aeronaves o componentes.
4. La iluminación debería ser tal que permita cualquier trabajo de mantenimiento y/o inspección.
5. No se debería permitir que los niveles de ruido lleguen a tal punto que distraigan al personal en la realización de sus labores. En caso de que el ruido sea inevitable el personal deberá estar equipado con elementos personales de protección al ruido, de modo que puedan efectuar sus trabajos de reparación y/o inspección sin distracción.
6. Cuando un trabajo de mantenimiento requiera condiciones especiales deberán cumplirse tal como están descritas en los manuales de mantenimiento respectivos.
7. El entorno de trabajo para el mantenimiento línea debería ser tal que los trabajos y/o inspecciones puedan ser llevados a cabo sin mayores distracciones. Esto conlleva, a que si las condiciones ambientales se ven afectadas a un nivel inaceptable con respecto a humedad, granizos, hielo, nieve, viento, oscuridad, polvo u otra contaminación del aire, los trabajos y/o inspecciones deben ser suspendidos hasta que se restauren las condiciones aceptables.
8. Cuando excepcionalmente se produzcan situaciones de contaminación por polvo las superficies susceptibles de las aeronaves o componentes, deben ser selladas o apropiadamente tapadas mientras dure esa condición.

CA 145.25 (e) Requisitos de instalaciones.

(Ver RAC - 145.25 (e))

1. Las instalaciones de almacenamiento para componentes serviciales deben estar limpias, bien ventiladas y mantenidas a una temperatura constante y con aire seco para minimizar los efectos de la condensación. Deben seguirse rigurosamente las recomendaciones de almacenaje de los proveedores y especificaciones técnicas de los componentes.
2. Los estantes deben ser lo suficientemente fuertes y de tamaño adecuado para acomodar fácilmente partes grandes y pesadas y evitar que estas se distorsionen o se dañen durante el almacenaje. En el caso de almacenamiento de partes electrónicas se deberá tener en cuenta las medidas de protección para evitar descargas estáticas.
3. Todos los componentes, siempre que sea práctico, deben mantenerse empacados en material protector durante su almacenaje para minimizar daños y corrosión.

CA 145.30 (a) Requisitos de personal Gerencial.

(Ver RAC - 145.30(a))

1. Para asegurar que la OMA RAC -145 cumpla con los requisitos de dicho RAC:

- 1.1. La persona o las personas nominadas para representar su estructura gerencial, será o serán responsables del cumplimiento de todas las funciones especificadas en RAC-145. En caso de Organizaciones de mayor tamaño, estas funciones pueden ser subdivididas o combinadas de diferentes maneras.
- 1.2. La OMA RAC-145 debería disponer de un Gerente Responsable, Gerente o Director Técnico, Gerente ó Director del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional y un Gerente o Director de Calidad, y estos tres últimos deben reportar al Gerente Responsable. Dependiendo del tamaño de la OMA RAC 145, bajo el Gerente o Director Técnico puede estar el Gerente de Mantenimiento Base, Gerente de Mantenimiento Línea, Gerente de Talleres, etc; que deberán reportarle directamente. La OMA RAC - 145, debería establecer también un programa de reemplazos o representación, en caso de una ausencia prolongada de uno de los Gerentes antes nombrados.
- 1.3. El Gerente Responsable debería garantizar la disponibilidad de todos los recursos necesarios para cumplir con los trabajos de mantenimiento de acuerdo al RAC-145.65 (b).
- 1.4. El Gerente o director técnico (o cargo equivalente) será el responsable máximo de todas las áreas técnicas de la OMA RAC – 145 y es también el responsable máximo de las acciones correctivas resultantes de la implementación en dichas áreas del Sistema de calidad, de acuerdo con RAC-145.65 (c).
- 1.5. El Gerente de Mantenimiento Base es responsable de asegurar que todo el mantenimiento a efectuarse en el hangar, más las correcciones de defectos efectuadas durante el Mantenimiento Base, se realice de acuerdo con los estándares de diseño y calidad especificados en RAC-145.65 (b). El Gerente de Mantenimiento Base es también responsable de las acciones correctivas resultantes de la implementación del Sistema de Calidad en su área, de acuerdo con RAC-145.65(c).
- 1.6. El Gerente de Mantenimiento Línea es responsable de asegurar que todo el Mantenimiento Línea efectuado, más las correcciones de defectos efectuadas durante el Mantenimiento Línea, se realice de acuerdo a los estándares de calidad especificados en RAC-145.65 (b). El Gerente de Mantenimiento Línea es también responsable de las acciones correctivas resultantes de la implementación del Sistema de calidad en su área, de acuerdo con RAC-145.65(c).
- 1.7. El Gerente de Talleres es responsable de asegurar que todo el trabajo en los componentes de aeronaves se realice de acuerdo a los estándares especificados en RAC-145.65 (b). El Gerente de Talleres es también responsable de las acciones correctivas resultantes de la implementación del sistema de calidad en su área, de acuerdo con RAC-145.65(c).
- 1.8. El Gerente o Director de Calidad es responsable del Sistema de Calidad especificado en RAC 145.65 (c), así como de que se efectúe la revisión del sistema.
- 1.9. El Gerente o Director del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional es responsable del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional especificado en RAC 145.66, así como de que se efectue la revisión del sistema.
- 1.10. Los títulos de “Gerente” o “Director” especificados en los párrafos 2 a 9 anteriores, pueden ser cambiados por los que la Organización estime conveniente, pero se debería identificar ante la AAC los títulos y las personas asignadas a cada una de las funciones.

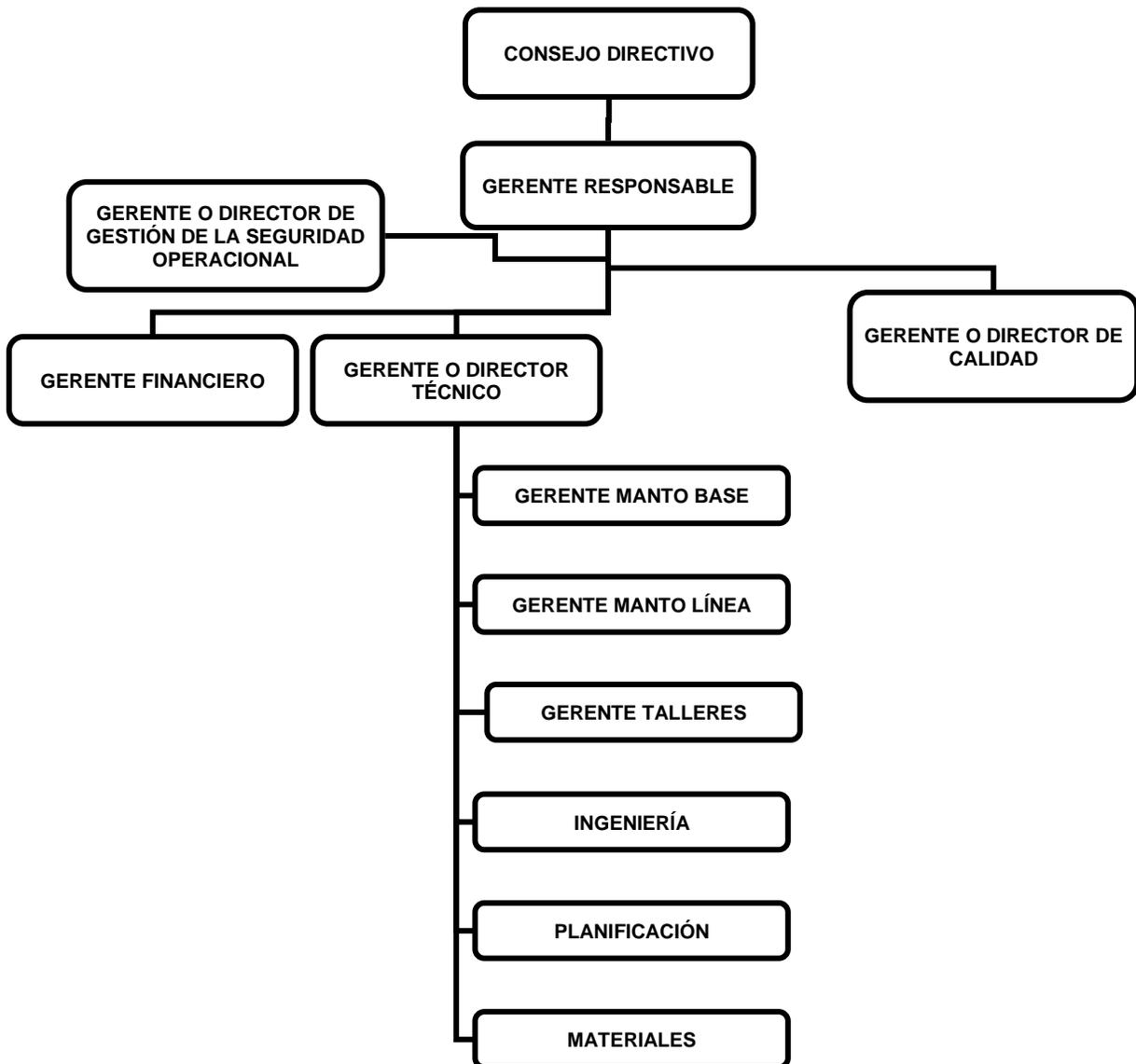
Por todo ello la AAC requiere la identificación de los Gerentes o Directores anteriormente nombrados, y que le sean enviadas sus solicitudes de aceptación junto con su historial profesional y académico.

2. La organización de mantenimiento tendrá su estructura organizacional en función de la magnitud de sus actividades.
3. El personal Certificador puede reportar a cualquiera de los gerentes especificados en este apartado, esto dependerá del tipo de control que utilice la Organización de Mantenimiento aprobada (por ejemplo técnicos que poseen licencia/inspeccion independiente/supervisores con funciones duales etc.) siempre que se mantenga la independencia del personal que monitorea el cumplimiento de la calidad que establece el RAC 145.65 (c) (1).

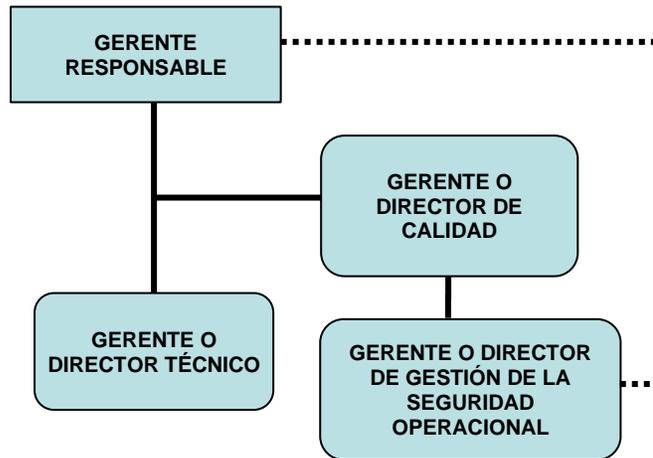
Algunos ejemplos de OMA RAC-145 posibles.

Este CA muestra dos posibles esquemas de organización. El objetivo principal es demostrar, que el Sistema de Calidad debe depender directamente del Gerente Responsable y en ningún caso de las áreas de producción. Cada OMA RAC-145 puede tener el esquema organizacional que encuentre más apropiado a sus necesidades, siempre y cuando, observen la premisa anterior.

A. ORGANIZACIÓN TÍPICA PARA UNA EMPRESA DE MAYOR TAMAÑO.



B. ORGANIZACIÓN (MINIMA) TIPICA PARA UNA EMPRESA DE MENOR TAMAÑO.



Estos son dos ejemplos de organizaciones “típicas”.

Cada OMA RAC – 145, puede elegir el esquema de organización que le sea más conveniente, siempre que el Gerente del Sistema de Calidad y el Gerente del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional reporten directamente al Gerente Responsable y no dependa operativamente del área de producción.

El Gerente o Director de Gestión de la Seguridad Operacional podrá depender del Gerente o Director de Calidad, siempre y cuando exista un Comité de Seguridad Operacional que dependa del Gerente Responsable; Además cuando el Gerente o Director de Seguridad Operacional realice funciones de Identificación de peligros, gestión y mitigación del riesgo en el departamento de Aseguramiento de la Calidad, éste deberá en reportarse directamente al gerente Responsable.

CA 145.30 (c) Requisitos de personal Gerencial.

(Ver RAC-145.30 (c))

La responsabilidad asignada al Gerente o Director de Calidad en relación con el Sistema de Calidad implica, entre otras, el requerir las acciones correctivas necesarias de acuerdo al RAC 145.30(c), al Gerente Responsable y al Gerente o Director Técnico, según corresponda.

CA 145.30 (g) Requisitos de personal Gerencial.

“*Capacitación Gerencial*” indica que el aspirante a ocupar la posición debe de tener conocimiento en administración de recursos económicos, materiales y humanos; dicha capacitación puede ser obtenida por medio de cursos gerenciales ó se puede acreditar las horas requeridas si el aspirante posee experiencia en otras posiciones afines con nivel de dirección ó posee un post-grado ó maestría.

CA 145.30 (g) (3) (ii) y (iii) Requisitos de personal Gerencial.

(Ver RAC-145.30 (g) (3) (ii) y (iii))

“*Aeronave de mayor nivel de habilitación*” indica aquel modelo de aeronave para el que la OMA RAC-145 posea el mayor alcance aprobado, por ejemplo: una OMA RAC-145 que tenga las habilitaciones aprobadas para aeronaves B737 para chequeos A, B, C y D y B727 chequeos A y B, la aeronave de mayor nivel de habilitación en el ejemplo sería el B737.

CA 145.30 (g) (3) (ii) (C) y (iii) (C) Requisitos de Personal Gerencial.

(Ver RAC-145.30 (g) (ii) (C) y (iii) (C)).

Actividad relacionada al mantenimiento de aeronaves o componentes, siendo un termino de amplia interpretación se entenderá como toda actividad en virtud de la cual el individuo recibe el conocimiento idóneo y necesario para la posición requerida en la OMA RAC 145 y esta delimitada a la experiencia requerida en el área de ingeniería, producción, calidad y manejo de materiales.

CA 145.31 (a) Personal de Mantenimiento.

(Ver RAC-145.31(a))

1. El procedimiento a que hace referencia este párrafo, indica, que el personal de planificación, técnicos, inspectores, supervisores, servicios especializados, personal certificador haya sido evaluado acerca de su competencia en el trabajo, y/o realizado exámenes acerca de sus funciones en la organización antes de que se les permita realizar trabajos sin supervisión.
2. Para facilitar la evaluación anteriormente mencionada, se recomienda fijar por escrito una descripción de cada puesto, que debería incluir el perfil profesional, así como el entrenamiento requerido para poder realizarlos. Básicamente, la evaluación mínima para cada función debería ser:
 - 2.1. Personal de planificación: debería ser capaz de trasladar los requisitos de mantenimiento en tareas de mantenimiento y deben tener en claro, que ellos no tienen autoridad para modificar los datos de mantenimiento.
 - 2.2. Los técnicos e inspectores deben ser capaces de realizar las tareas de mantenimiento de acuerdo a los estándares requeridos por los datos de mantenimiento, debiendo notificar a sus supervisores sobre cualquier defecto que requiera rectificación para restablecer los estándares de mantenimiento.
 - 2.3. Personal de servicios especializados debería ser capaz de realizar los trabajos especializados de mantenimiento tal como son requeridos por los datos de mantenimiento e informar a sus supervisores y esperar instrucciones, en caso de que no sea posible terminar el trabajo especializado de acuerdo a lo determinado por los datos de mantenimiento para dichos trabajos.
 - 2.4. Los supervisores deben asegurar que se realizan todos los trabajos de mantenimiento, y cuando no sea posible su finalización, o cuando sea evidente que una tarea de mantenimiento no puede ser realizada de acuerdo a los datos de mantenimiento, deba reportarlo a su superior para la toma de una decisión apropiada. Debería asegurarse en todo caso, que cuando un supervisor realice trabajos de mantenimiento, esta actividad no esté en conflicto con su función de supervisor.
 - 2.5. El personal certificador debería ser capaz de determinar, cuando una aeronave o un componente de aeronave están listos para retornar al servicio y cuando no.
3. Todo el personal especificado anteriormente, debería estar instruido en los procedimientos de la organización relacionados con su trabajo.
4. El personal de auditoria de calidad debería ser capaz de monitorear el cumplimiento con las RAC-145 identificando no cumplimientos de manera efectiva y a tiempo, de modo que la OMA RAC-145 siga cumpliendo con las disposiciones RAC-145.
5. Con respecto al conocimiento en la aplicación de factores y actuaciones humanas el personal de dirección, mantenimiento tal como se establece en RAC 145.31 (b) y auditoria de calidad debería

ser evaluado acerca de la necesidad de recibir entrenamiento inicial en factores humanos, pero en cualquier caso todo el personal de dirección, mantenimiento y auditoria de calidad debería recibir entrenamiento en factores humanos. Este entrenamiento debería afectar como mínimo:

- 5.1. Gerente o Director Técnico, Gerente o Director de Calidad, Jefes, Supervisores.
 - 5.2. Personal de soporte técnico tal como: Mantenimiento, Planificación, Ingeniería, Registro Técnico.
 - 5.3. Personal de control/aseguramiento de calidad.
 - 5.4. Personal de servicio especializado.
 - 5.5. Instructores o personal de factores humanos.
 - 5.6. Personal de almacén y compra.
 - 5.7. Operadores de equipo de tierra.
 - 5.8. Personal subcontratado en todas las categorías anteriores.
6. El entrenamiento inicial en factores humanos debería cubrir todos los aspectos incluido en el silabo del Apartado 10 siguiente, bien como un curso específico o bien integrado en otro entrenamiento. El silabo puede ser ajustado para que refleje la naturaleza particular de la OMA RAC – 145, también puede ser ajustado para cumplir la naturaleza particular del trabajo para cada función dentro de la organización; por ejemplo:
- 6.1. Pequeñas Organizaciones que no trabajen por turnos pueden cubrir con menos profundidad las materias relativas a trabajo en equipo y comunicación.
 - 6.2. Los planificadores pueden cubrir con mayor profundidad los objetivos de planificación y programación del silabo y en menor profundidad el objetivo de desarrollo de pericia para trabajo por turnos.
 - 6.3. Dependiendo de los resultados de la evaluación del apartado 5 anterior, debería proporcionársele el entrenamiento inicial a toda persona que lo requiere dentro de los 6 meses desde que ingresó a la OMA RAC – 145, pero personal con contrato temporal pueden necesitar ser entrenados en periodos más cortos teniendo en cuenta la duración de su contrato.
 - 6.4. Personal que provenga de otra OMA RAC – 145 y personal con contrato temporal debería ser evaluado acerca de la necesidad de recibir entrenamiento adicional en factores humanos a fin de cumplir con este nuevo requisito del RAC 145.
7. El objetivo del entrenamiento recurrente en factores humanos es asegurar que el personal permanece actualizado en materia relativa a factores humanos y también para permitir la discusión de temas relacionados a factores humanos. También debe tenerse en cuenta que el departamento de calidad intervenga en este entrenamiento. Debería existir un procedimiento que asegure que la información es transmitida por los instructores de factores humanos al departamento de calidad para que este inicie las acciones que correspondan.
8. El entrenamiento recurrente en factores humanos debería ser de la suficiente duración en cada periodo de dos años, teniendo en cuenta los hallazgos del sistema de calidad y otras fuentes de información disponibles tanto internas como externas en temas de errores humanos en mantenimiento.

9. El entrenamiento en factores humanos puede ser realizado por la propia OMA RAC – 145, o por instructores independientes o por cualquier organización de entrenamiento aceptable por la AAC.
10. El procedimiento de entrenamiento en factores humanos debería de estar especificado en el MOM, apartado 3.13.
11. Contenido de entrenamiento para el curso inicial de Factores Humanos: el contenido de entrenamiento identifica los temas y sub-temas para un entrenamiento en Factores Humanos. La OMA RAC – 145 puede combinar, dividir, cambiar el orden de cualquier tema del programa para adecuarlo a sus necesidades, siempre que al final del programa se cubran todos los aspectos a un nivel de detalle apropiado para la OMA RAC – 145 y su personal. Algunos de los temas pueden estar cubiertos por otros tipos de entrenamiento separados (por ejemplo; seguridad e higiene en el trabajo, pericias de supervisión y gerencia, etc.), en cuyo caso su repetición no es necesaria. Donde sea posible se usarán ejemplos e ilustraciones, especialmente cuando sean reportes de accidentes e incidentes.
 - 11.1. Los contenidos deberían estar referidos a las leyes nacionales existentes cuando sean relativos a las leyes.
 - 11.2. Los contenidos deberían referirse al material guía o circulares cuando corresponda (por ejemplo; manual de entrenamiento en factores humanos de OACI, etc.).
 - 11.3. Los temas podrán ser relativos a ingeniería de mantenimiento cuando sea posible; se debe evitar demasiada información no pertinente.
 - (a) Generalidades / introducción de Factores Humanos
 - (i) Necesidad de tomar en cuenta factores humanos.
 - (ii) Estadística
 - (iii) Incidentes
 - (b) Cultura de seguridad / factores de la organización
 - (c) Error humano
 - (i) Modelos de errores y teorías.
 - (ii) Tipo de errores en las tareas de mantenimiento.
 - (iii) Violación.
 - (iv) Implicaciones de los errores.
 - (v) Evitar y controlar errores.
 - (vi) Confiabilidad humana.
 - (d) Limitaciones y actuación humana.
 - (i) Visión.
 - (ii) Audición.
 - (iii) Procesamiento de la información.
 - (iv) Atención y percepción.
 - (v) Conciencia situacional.
 - (vi) Memoria.
 - (vii) Claustrofobia y acceso físico.
 - (viii) Motivación.
 - (ix) Salud y Aptitud.
 - (x) Estrés.
 - (xi) Manejo de la carga de trabajo.
 - (xii) Fatiga.

- (xiii) Alcohol, medicación o drogas.
 - (xiv) Trabajo físico.
 - (xv) Tareas repetitivas / complacencia.
- (e) Entorno.
- (i) Presión por influencia.
 - (ii) Estresantes.
 - (iii) Presión del tiempo y de los plazos.
 - (iv) Carga de trabajo.
 - (v) Turnos de trabajo.
 - (vi) Ruido y vapores.
 - (vii) Iluminación.
 - (viii) Clima y temperatura.
 - (ix) Movimiento y vibración.
 - (x) Complejidad del sistema.
 - (xi) Peligros en el puesto de trabajo.
 - (xii) Falta de personal.
 - (xiii) Distracción e interrupciones.
- (f) Procedimientos, información, herramientas y prácticas.
- (i) Inspección visual.
 - (ii) Anotaciones y registros de trabajo.
 - (iii) Procedimientos - practicas/descoordinación/normas.
 - (iv) Documentación técnica – acceso/calidad.
- (g) Comunicación.
- (i) Entrega de turnos / tareas.
 - (ii) Diseminación de la información.
 - (iii) Diferencias culturales.
- (h) Trabajos en equipo.
- (i) Responsabilidad.
 - (ii) Gerencia, supervisión y liderazgo.
 - (iii) Toma de decisiones.
- (i) Profesionalismo e integridad.
- (i) Manteniéndose al día.
 - (ii) Conductas que provocan errores.
 - (iii) Autoafirmación.
- (j) Organización del programa FH (factor Humano)
- (i) Reporte de errores.
 - (ii) Políticas disciplinarias.
 - (iii) Investigación de errores.
 - (iv) Acciones para resolver problemas.
 - (v) Retroalimentación.

CA 145.32 Personal de Servicios Especializados.

(Ver RAC-145.32)

(Ver CA 145-32-02)

1. Pruebas no destructivas, significa aquellas pruebas que determina el titular del certificado tipo de aeronaves y/o componentes y que especifica en sus manuales a fin de garantizar que el producto opera con seguridad.
2. Personal apropiadamente calificado, implica los niveles definidos en las regulaciones EN 4179, de Europa o las normas NAS 410, MIL-STD y/o ASNT de los Estados Unidos de América.
3. Como pruebas no destructivas (NDT), se entienden algunos de los métodos siguientes: líquidos penetrantes, partículas magnéticas, corrientes inducidas (*eddy current*), ultrasonido y métodos de radiografía incluyendo rayos X y rayos gamma.
4. Adicionalmente debería tomarse en cuenta anotarse, que constantemente se están desarrollando nuevos métodos para este tipo de actividades, que aún no están considerados en ninguna norma. Mientras no se oficialicen normas con respecto a estos nuevos métodos, la AAC debería asegurar, que el personal que trabaja con estos métodos, haya sido entrenado y calificado de acuerdo a las recomendaciones de los fabricantes / proveedores de dichos equipos.
5. Cualquier OMA RAC-145, que lleve a cabo pruebas no destructivas, debería establecer internamente procedimientos para calificar al personal que efectúa dichos trabajos y estos procedimientos, deben ser aceptables para la AAC.
6. Algunos métodos como boroscopio, "coin tapping", etc, si bien no son destructivos, deben considerarse más bien como "inspecciones no destructivas" que como "pruebas no destructivas". La AAC debería asegurar en todo caso, que el personal que trabaja con dichos métodos, esté lo suficientemente entrenado tanto para realizarlos como para interpretar correctamente sus resultados. Para los efectos del RAC-145, estos trabajos no son considerados "trabajos especializados" y por lo tanto no están listados en el Apéndice A, dentro de la clase D1.
7. Los estándares, métodos, entrenamiento y procedimientos de calificación al personal NDT, deben estar especificados en el MOM, apartado 3.11.
8. Servicios especializados incluyen cualquier actividad especializada, como, pero no limitada a, pruebas no destructivas (NDT) que requieren entrenamientos y calificación especial del personal. La RAC 145.32 y CA 145-32-02 establecen las calificaciones necesarias para este personal. Además, se requiere establecer procedimientos de control de todos los trabajos especializados en el MOM, apartado 2.28.

CA 145.32 b) 3) iii) Entrenamiento técnico inicial de familiarización.

Una explicación de los tópicos y el contenido de cada módulo se puede encontrar en el RAC LPTA 66.

CA 145.33 Personal encargado de mercancías peligrosas.

(Ver RAC 145.33)

"Personal que expide, acepta, almacena y manipula mercancías peligrosas" se refiere a una persona, empleado a tiempo completo, tiempo parcial, o temporal por una Organización que realiza funciones de acuerdo a la RAC 18.2, o que trabaja por cuenta propia, que dentro de sus funciones:

- (i) Carga, descarga, o maneja mercancías peligrosas;
- (ii) Diseña, fabrica, inspecciona, etiqueta, mantiene, reacondiciona, repara, o realiza pruebas de los paquetes, envasa o embala un componente que está identificado, etiquetado, certificado ó vendido como mercancía peligrosa.
- (iii) Almacena mercancía peligrosa.
- (iv) Prepara la mercancía peligrosa para su transporte;
- (v) Es responsable por la seguridad del transporte de la mercancía peligrosa;
- (vi) Opera un vehículo utilizado para el transporte de la mercancía peligrosa.

CA 145.35 Personal Certificador de Mantenimiento.

(Ver RAC 145.35)

El personal Certificador de Mantenimiento a que se refiere esta Regulación es aquel personal que participa durante la ejecución del mantenimiento ya sea directamente o ejerciendo funciones de supervisor o inspector de una tarea determinada, en este sentido deberá entenderse que es un elemento que forma parte importante del sistema de calidad de la OMA pues participa durante el proceso de que se trate. Las Organizaciones deberán de determinar la mejor manera de utilizar estos recursos a fin de garantizar que la certificación final del mantenimiento sea efectuada con el conocimiento preciso del cumplimiento de los procedimientos correspondientes.

CA 145.35 (a) (2) (ii) Personal Certificador de Mantenimiento.

(Ver RAC 145.35 (a) (2) (ii))

El requisito establecido para personal certificador de mantenimiento a componentes contenido en este apartado reconoce la posibilidad de que a pesar de que no se requiere licencia específica para retornar a servicio componentes se requiere en su defecto una autorización de técnico de mantenimiento limitada basada en niveles de experiencia o capacitación que deberían compensar de manera aceptable un aspecto del otro, el propósito de esta CA es el de proveer los criterios de aceptación que deberían considerar en los casos en los cuales se presente a consideración la aceptabilidad que el requisito RAC 145.35 (a)(2)(ii) establece. Es importante que se reconozca también que el mantenimiento a que hace referencia este apartado no incluye mantenimiento que se haga contrario a lo establecido en cualquiera de los otros requisitos establecidos en esta regulación incluido el relacionado al uso de datos técnicos para la ejecución del mismo. Así también es importante reconocer que la organización de mantenimiento es responsable de asignar el trabajo de taller y la persona es responsable de ejecutar el mantenimiento e inspección que se trate.

Criterios de entrenamiento aceptables:

1. Se considerarían aceptables entrenamiento formales especializados proveídos por el fabricante del producto o por una escuela certificada de conformidad con los requisitos establecidos en la RAC 147, o proveída por una Organización de Mantenimiento Aprobada, o una Escuela o Universidad acreditada, ó
2. Serán aceptables por otro lado cursos sometidos a consideración de la AAC y que el contenido de los mismos haya sido considerado aceptable. En estos casos los cursos serán aceptables si consideran al menos los siguientes criterios:
 - 2.1. Se ha presentado un currículo completo del entrenamiento especializado a ser impartido
 - 2.2. Un detalle del número de horas a ser invertidas en el salón de clases y el número de horas a invertir en el taller o el laboratorio.
 - 2.3. Un detalle del sistema de evaluación a ser utilizado y la programación de pruebas parciales y examen final.
 - 2.4. Un método que demuestre que el estudiante ha completado satisfactoriamente el entrenamiento especializado de que se trate, que incluya el número total de horas que el estudiante halla completado así también la calificación final obtenida por el mismo.
3. Los entrenamientos conducidos sobre una base continua solo deberán someterse a consideración una vez para ser evaluados salvo que se hagan cambios substanciales en fechas posteriores.

4. Los entrenamientos deberían ser diseñados de tal forma que el tiempo de dicho entrenamiento en su mayoría sea llevado a cabo en el taller o laboratorio.
5. El entrenamiento conducido de acuerdo a una curricula y debiera contener todos los conocimientos basicos requeridos para la funcion especifica a desarrollar incluyendo procedimientos, practicas, metodos de inspeccion, materiales, herramientas, maquinarias, y equipos y no debiera confundirse con el entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT)

CA 145.35 b) 3)) Programa de entrenamiento

(Ver RAC 145.35 b) 3))

Podrá tomarse como referencia las especificaciones definidas en ATA 104, Apéndice D.

CA 145.35 (c) Personal certificador de Mantenimiento.

(Ver RAC-145.35 (c))

“Conocimiento de las tecnologías se refiere a las aeronaves y/o componentes para las que disponga de autorización y de los procedimientos asociados de la organización” indica que el personal haya recibido entrenamiento y superado un examen, o tiene experiencia en el mantenimiento de dichas aeronaves/componentes y ha superado un examen acerca del tipo de aeronave afectada y de los procedimientos de la organización a fin de asegurar que la persona conoce las funciones de la aeronave/componente, cuales son sus defectos más comunes y las consecuencias asociadas.

1. Entrenamiento recurrente es un proceso continuo de “doble vía” para asegurar que el personal certificador se mantiene al día en los términos de procedimientos, factores humanos, SMS y conocimiento técnico y que la OMA RAC-145 reciba una retroalimentación sobre sus procedimientos. Debido a la naturaleza interactiva de este entrenamiento, debería considerarse la posibilidad de que participara en este proceso personal del departamento de calidad a fin de garantizar que la retroalimentación esté funcionando.
2. El entrenamiento recurrente, debería cubrir los cambios significativos en las regulaciones, tales como las RAC-145, cambios en los procedimientos de la OMA RAC-145, modificaciones de los distintos productos que son mantenidos en la organización así como factores humanos que han sido determinados como fuentes de errores. Deben tratarse de manera especial aquellos procedimientos que la experiencia ha demostrado que no son seguidos de manera correcta por el personal, a fin de que puedan ser corregidos.
3. El entrenamiento recurrente debería tener la duración suficiente en cada período de 2 años, no necesariamente en un sólo curso, sino que puede ser dividido en módulos. La duración de los cursos, debería depender de los temas tratados, tanto por su contenido tecnológico, así como por las debilidades encontradas por el sistema de calidad y de gestión de la seguridad operacional. El contenido de los cursos, debería ser constantemente analizado y eventualmente rediseñado de acuerdo a las necesidades de la Organización.
4. El método de entrenamiento es un proceso flexible y dependerá de las posibilidades y tamaño de la OMA RAC-145. Los cursos pueden ser internos o contratados externamente a Organizaciones aprobadas de entrenamiento ó proveedores aceptados de acuerdo al sistema de calidad de la OMA. Los elementos, contenido general y duración de los cursos, deben estar descritos en el MOM, apartado 3.4, aprobado por la AAC ó dependiendo el tamaño de la organización en el manual específico de entrenamientos.

CA 145.35 (c) Personal certificador de Mantenimiento.

(Ver RAC-145.35 (c))

1. El programa de entrenamiento recurrente, debería incluir a todo el personal certificador, indicar las fechas previstas para su realización, y los elementos de este entrenamiento. Estos datos deberán ser introducidos también en los registros personales del personal certificador.
2. El procedimiento referenciado, debería incluirse en el MOM, apartado 3.4 ó dependiendo el tamaño de la organización en el manual específico de entrenamientos.
3. El programa de entrenamiento debe contener entrenamiento en factores humanos y SMS de acuerdo al CA 145.31 (a) (11).

CA 145.35 (d) Personal certificador de Mantenimiento.

(Ver RAC - 145.35 (d))

1. Tal como se describe en RAC 145.35 (d), todo el personal previsto para ser nominado como personal certificador, debe someterse a una evaluación de su competencia, calificación y capacidad con respecto a las tareas certificadoras propuestas. Hay numerosas alternativas para realizar dicha evaluación pero los siguientes puntos necesitan ser considerados al establecer los procedimientos de evaluación que son apropiados para cada OMA RAC-145.
2. La competencia y capacidad pueden ser evaluadas durante el trabajo de la persona bajo la supervisión de otra persona certificadora, o la de un auditor de calidad durante un tiempo suficiente para llegar a una conclusión. Tiempo suficiente puede ser tan sólo unas pocas semanas si la persona está completamente involucrada en el trabajo relativo a sus funciones certificadoras previstas. No es práctico evaluar a la persona con respecto a todas las autorizaciones como certificador previstas y no debería hacerse. Si la persona ha sido reclutada de otra OMA RAC-145 y fue personal certificador en dicha Organización, entonces es razonable aceptar una confirmación escrita de la persona responsable del sistema de calidad de esa OMA RAC - 145, acerca de la calificación del candidato.
3. Evaluación de la calificación significa recopilar copias de todos los documentos que atestigüen la calificación de la persona, tales como licencias y todas las autorizaciones recibidas hasta la fecha. Esto debería ser seguido de una verificación con las organizaciones que emitieron dichos documentos a fin de confirmar los mismos, y finalmente realizar una comparación entre las habilitaciones que tenía como personal certificador y las habilitaciones de la OMA RAC-145. Esta última comparación puede llevar a la necesidad de un entrenamiento adicional sobre las diferencias entre productos.
4. Todos estos procedimientos deberían estar especificados ó referenciados en el MOM, apartado 3.4.

CA 145.35 (e) Personal certificador de Mantenimiento.

(Ver RAC-145.35 (e))

La autorización como personal certificador de una OMA RAC-145, debería tener un formato en el que figure con claridad el alcance de sus autorizaciones de certificación. En caso de utilizar códigos para definir los alcances de las autorizaciones, se establecerá una referencia cruzada en la propia autorización, o bien la referencia cruzada deberá estar disponible.

CA 145.35 (g) Personal certificador de Mantenimiento.

(Ver RAC-145.35 (g))

1. El registro del personal certificador debería comprender como mínimo los siguientes datos:
 - 1.1. Nombre y apellido(s).
 - 1.2. Fecha de nacimiento.
 - 1.3. Entrenamiento básico.
 - 1.4. Entrenamiento de tipo de aeronave.
 - 1.5. Entrenamientos recurrentes.
 - 1.6. Experiencia.
 - 1.7. Calificaciones relacionadas con la autorización.
 - 1.8. Alcance de la autorización.
 - 1.9. Fecha de la primera emisión de la autorización.
 - 1.10. Fecha de validez de la autorización (sí aplica).
 - 1.11. Número de identificación de la autorización. (Que puede ser el numero de identificación del empleado ó el que establezca la OMA RAC 145)
2. El registro puede mantenerse en cualquier formato pero debería estar controlado por el Departamento de Calidad, lo que no implica que sea esta unidad la administradora de estos registros.
3. Se debería restringir las personas que tengan acceso a estos registros, ya que por un lado contienen información de carácter confidencial y por otro para evitar el riesgo de alteraciones no autorizadas.
4. El personal certificador debería tener acceso a su registro personal.
5. La AAC debería tener acceso irrestricto al registro durante los procesos de aprobación/modificación/renovación de la aprobación de la OMA RAC – 145 o durante las inspecciones rutinarias o durante una posible investigación de un accidente o incidente.
6. En caso de que un certificador abandone la OMA RAC -145, o su autorización haya sido suspendida, la OMA RAC-145 deberá mantener los registros de esa persona por un período mínimo de 2 años. Si así lo solicita la persona que abandona la OMA, debería recibir una copia de los datos de su registro.
7. En el caso de pérdida o extravío de la autorización como certificador, su titular deberá comunicarlo inmediatamente a la OMA RAC - 145.

CA 145.40(a) Equipos, herramientas y materiales.

(Ver RAC-145.40 (a))

1. Cuando la Organización de Mantenimiento solicita la aprobación RAC-145 y determina el alcance de los trabajos para los que pretende la aprobación, deberá demostrar que todos los equipos y herramientas especificados en los datos de mantenimiento están disponibles cuando sean necesarios. Todas aquellas herramientas y equipos que necesiten ser controlados por condiciones de serviciabilidad o calibración deben estar especificados en una lista de control,

incluyendo en la misma cualquier herramienta o equipo personal que pueda ser utilizada por la OMA RAC - 145. Para cada elemento de la lista se deberá establecer el control de las fechas de los servicios y calibraciones.

2. "Tener materiales necesarios para realizar las actividades aprobadas" se entiende la disponibilidad real de consumibles y componentes de acuerdo a las recomendaciones de los fabricantes, salvo, que la OMA RAC - 145 disponga de un procedimiento establecido para el aprovisionamiento de materiales.

CA 145.40 (b) Equipos, herramientas y material

(Ver RAC-145.40 (b))

- 1 Para el control de estas herramientas y equipos se requiere que la OMA RAC - 145 disponga de procedimientos para supervisión, inspección, servicio y, cuando sea apropiado, para la calibración de dichos elementos de manera regular, e indicar a los usuarios de dichos equipos / herramientas que cada uno de estos elementos están en condiciones de servicio. Por lo tanto es necesario establecer un claro sistema de etiquetado de estos equipos y herramientas, en las que se indique cuando le corresponde el próximo servicio o calibración, o si es no-serviceable por cualquier motivo que pueda no ser obvio. Adicionalmente, debe mantenerse para todas las herramientas o equipos de precisión un registro indicando las calibraciones y estándares utilizados.
- 2 Las frecuencias regulares de calibraciones de herramientas y equipos serán aquellas previstas por los estándares, instrucciones o especificaciones técnicas del fabricante y normas aplicables nacionales. Estas frecuencias regulares deberán estar contenidas ó referenciadas en el MOM, apartado 2.5, de la OMA RAC – 145.
 - 2.1 Las herramientas y equipos nuevos deberán acreditar con anterioridad a su utilización, su adecuado estado de calibración, por medio del correspondiente certificado de calibración.

Se entenderá por equipo, los equipos, herramientas, instrumentos y elementos, considerados independientemente o formando parte de un útil o equipo, que requieran calibración.
- 3 La calibración del equipo deberá ser efectuada por:
 - 3.1 El laboratorio Nacional de Metrología
 - 3.2 Un Laboratorio de Calibración acreditado por:
 - a La entidad Nacional de Acreditación (CONACYT),
 - b Otra entidad de acreditación regional o internacional que disponga de acuerdos de aceptación de calibraciones con la entidad Nacional de Acreditación ó
 - 3.3 Para su propio equipo, por una OMA RAC-145, que cumpla las condiciones establecidas en el punto 4 siguiente.

El Laboratorio deberá estar acreditado en el área que cubra la calibración, en los rangos y exactitudes requeridas para el uso del equipo.
- 4 Una OMA RAC – 145, que no esté acreditada de acuerdo a los requisitos nacionales como laboratorio de calibración, únicamente podrá calibrar **su propio equipo**, siempre y cuando;
 - 4.1 Lo permita la regulación nacional en la materia dictada por el CONACYT, y

4.2 cumpla con los siguientes requisitos:

- a Disponga de un Procedimiento Específico de Calibración que acredite el cumplimiento de los estándares indicados en (2) arriba, así como la correcta realización de las propias calibraciones.
- b Los patrones y equipos utilizados para efectuar la calibración, sean a su vez calibrados externamente en un Laboratorio, que reúna los requisitos indicados en (3) arriba, de manera que se garantice la trazabilidad de la calibración de dichos patrones con respecto a los patrones nacionales o internacionales correspondientes.
- c Disponga, para cada equipo o patrón de calibración utilizado, de los estándares y procedimientos escritos y aprobados por la propia OMA RAC – 145 sobre su calibración, mantenimiento y utilización.
- d Las actividades de calibración se realicen por un departamento o Laboratorio interno, e independiente en la medida que garantice la objetividad de las calibraciones efectuadas; al frente del cual se designará a un Responsable.
- e Establezca un registro de control de los patrones y equipos utilizados para calibrar, en el que al menos se indique: nombre del patrón o equipo, número de serie o identificación dada por la OMA RAC – 145, estándar o norma de calibración aplicable al patrón, emplazamiento, su estado de calibración, detalles del mantenimiento e historial del equipo, área y rango de calibración aplicable.
- f Se identifiquen las condiciones ambientales aplicables, y se lleven a cabo, con la periodicidad necesaria, las oportunas verificaciones de su cumplimiento.
- g Disponga de procedimientos para la emisión de Certificados o Informes de Calibración, que incluyan la información necesaria sobre el equipo calibrado.
- h El cumplimiento de estos requisitos se justificará desarrollando los procedimientos correspondientes en el MOM; o bien en un documento separado, en cuyo caso deberá incluirse por medio de una referencia en el MOM aprobado por la AAC.

5 Procedimientos de Control de Calibraciones:

La OMA RAC – 145, desarrollará o referenciará en los apartados previstos del MOM, un procedimiento para controlar la calibración de sus equipos, de acuerdo a los estándares aplicables.

Se incluirá al menos:

5.1 Un Responsable del procedimiento de calibración.

5.2 Declaración de que las calibraciones se efectuarán de acuerdo a lo dispuesto por la presente CA 145.40 (b).

5.3 Establecimiento de los períodos de calibración, según las frecuencias establecidas por los fabricantes de los equipos, o en su defecto, propuestas por la OMA RAC - 145 de acuerdo a las condiciones y entorno de utilización de cada equipo en particular. Las frecuencias propuestas por la OMA RAC – 145 deberán ser aceptables para la AAC.

5.4 Control del uso y calibración en las frecuencias aceptadas.

5.5 Un sistema de registros que incluya los Certificados de calibración vigentes y anteriores; y demás formatos relacionados con el control de las calibraciones.

- 5.6 Procedimiento, en su caso, de variación de los períodos de calibración, tanto de aumento como de disminución.
- 5.7 Previsiones de retirada del servicio del equipo, en caso de incidencias que afecten negativamente a sus características.
- 5.8 Previsión de las condiciones ambientales aplicables en el uso, transporte y conservación de los equipos; así como de su verificación periódica.
- 5.9 Sistema de etiquetado indeleble de equipos que indique, al menos:
- a Identificación adecuada del equipo.
 - b Fecha de la última calibración.
 - c Fecha de la próxima calibración requerida

CA 145.45 (a) Datos de mantenimiento.

(Ver RAC-145.45 (b))

1. Datos Aplicables: significa datos técnicos pertinentes para cualquier aeronave, elemento o proceso especificado, el cual se utilice para sustentar una tarea de mantenimiento que se haga conforme a las limitaciones y habilitaciones conferidas a la Organización de Mantenimiento.
2. Dato Aprobado: Son datos técnicos que sustentan y describen una reparación y cambio mayor estos datos requieren ser aprobados por el Estado que emitió el Certificado Tipo, algunas fuentes para la obtención de datos aprobados son las siguientes:
 - 2.1. Hojas de datos de los Certificados Tipo.
 - 2.2. Suplementos al Certificado Tipo (STC).
 - 2.3. Manuales de componentes que hayan sido previamente aprobados para el fabricante.
 - 2.4. Directivas de Aeronavegabilidad (AD's).
 - 2.5. Boletines de Servicio cuando estos hayan sido aprobados por el Estado que aprobó el Certificado Tipo.
 - 2.6. Datos que describan un componente que haya sido aprobado bajo un TSO o JTSO.
 - 2.7. Datos que describan un componente que haya sido aprobado bajo un PMA o la aprobación equivalente bajo la norma Europea.
 - 2.8. Manuales de Reparación Estructural cuando estos hayan sido aprobados para el fabricante.

CA 145.45 (b) Datos de mantenimiento.

(Ver RAC-145.45 (b))

1. Cada OMA RAC - 145 debería disponer y utilizar, como mínimo, la siguiente documentación relacionada con el alcance de su aprobación: versión actualizada de todas las RAC's relacionadas con mantenimiento incluyendo sus CA's, (por ejemplo RAC - 145, RAC OPS, RAC LPTA 66 relativo a técnicos, etc.); todas las RAC's relacionadas con el mantenimiento;

procedimientos o Directivas de Aeronavegabilidad que aplican a las aeronaves y/o componentes que se trabajan en la organización, tanto las emitidas por la AAC, por la Autoridad del Estado que emitió el certificado de tipo, o la Autoridad del Estado de matrícula, según sea aplicable.

2. Adicionalmente a lo estipulado en el párrafo 1 anterior, una OMA RAC-145 con habilitación de Clase A – Aeronaves, deben disponer y utilizar los siguientes datos de mantenimiento, cuando hayan sido publicados: las secciones correspondientes del programa de mantenimiento del operador; manual de mantenimiento de las aeronaves; manuales de reparaciones; documentos suplementarios de inspecciones de estructura; documentos de control de corrosión; boletines de servicio; cartas de servicio (service letters); instrucciones de servicio; guías de modificaciones; manual de NDT; catálogos de partes (IPC), y cualquier otro documento de mantenimiento que el titular del certificado de tipo, o certificado de tipo suplementario haya publicado como datos de mantenimiento, excepto en los casos en los que el operador/propietario de la aeronave provea a la OMA RAC - 145 de toda la documentación necesaria, en cuyo caso no es necesario que la OMA RAC - 145 disponga de esos datos proporcionados.
3. Adicionalmente a lo estipulado en el párrafo 1 anterior, una OMA RAC-145 con una habilitación de Clase B – Motores / APU's, debería disponer y utilizar los siguientes datos de mantenimiento, cuando hayan sido publicados: las secciones apropiadas de los manuales de mantenimiento y reparación de los motores/APU; los boletines de servicio (SB); cartas de servicio (service letters); guías de modificaciones; manual NDT; catálogos de partes (IPC), y cualquier otro documento de mantenimiento que el titular del certificado de tipo haya declarado como datos de mantenimiento, excepto en los casos en los que el operador/propietario de la aeronave provea a la OMA RAC - 145 de toda la documentación necesaria, en cuyo caso no es necesario que la OMA RAC - 145 disponga de esos datos proporcionados.
4. Adicionalmente a lo estipulado en el párrafo 1 anterior, una OMA RAC-145 con una habilitación de Clase C - Componentes que no sean motores / APU's completas, debería disponer y utilizar los siguientes datos de mantenimiento: las secciones apropiadas de los manuales de mantenimiento y reparación de los proveedores; los boletines de servicio (SB); cartas de servicio (service letters), y cualquier otro documento que el titular del certificado de tipo haya declarado como datos de mantenimiento, excepto en los casos en los que el operador/propietario de la aeronave provea a la OMA RAC - 145 de toda la documentación necesaria, en cuyo caso no es necesario que la OMA RAC - 145 disponga de esos datos proporcionados.
5. "Secciones apropiadas" indicadas en los párrafos 2 a 4 en relación a los datos de mantenimiento significa relacionados con los trabajos habilitados a la OMA RAC - 145. Por ejemplo, una OMA RAC – 145 que efectúa mantenimiento base, debería disponer de la documentación completa de los datos de mantenimiento, pero una que realiza sólo mantenimiento línea puede necesitar tan solo el manual de mantenimiento y el catálogo de partes.
6. Una OMA RAC - 145 sólo en la Clase D– Trabajos Especializados, debería disponer y utilizar los siguientes datos de mantenimiento, cuando hayan sido publicados, en relación a cada servicio especializado contenido en la habilitación: las RAC-145, sus CA's y la especificación de los procesos de los trabajos especializados excepto en los casos en los que el operador/propietario de la aeronave provea a la OMA RAC - 145 de toda la documentación necesaria, en cuyo caso no es necesario que la OMA RAC - 145 disponga de esos datos proporcionados.

CA 145.45 (c) Datos de mantenimiento.

(Ver RAC-145.45(c))

1. El procedimiento referenciado debería asegurar que cuando el personal de mantenimiento descubra cualquier procedimiento, práctica, información, o instrucción de mantenimiento inexacto, incompleto o ambiguo, deberá registrar estos detalles. El procedimiento debe asegurar que la OMA RAC – 145 informa del problema al emisor (fabricante, titular del certificado de tipo,

AAC, etc.) de los datos de mantenimiento en un plazo de tiempo adecuado. Debe archivar una copia de esta comunicación al emisor de los datos de mantenimiento, hasta que este clarifique la situación (por ejemplo, revisando los datos de mantenimiento).

2. El procedimiento deberá incluirse ó referenciarse en el MOM, apartado 2.27.

CA 145.45 (e) Datos de mantenimiento.

(Ver RAC-145.45 (e))

1. El procedimiento referenciado debe establecer la necesidad de que el técnico realice una demostración de la instrucción de mantenimiento modificada que se propone, al personal de calidad. El personal de calidad debe aprobar (o no aprobar) la instrucción de mantenimiento modificada y asegurar que se ha comunicado la misma al titular del certificado de tipo y se ha obtenido de él una no-objeción técnica a la propuesta de modificación. El procedimiento debería incluir la trazabilidad total del proceso completo, desde el comienzo hasta el final, y asegurar que la instrucción de mantenimiento identifica de manera clara la modificación. Solo se deben modificar las instrucciones de mantenimiento cuando:
 - 1.1. El objetivo original del titular del certificado de tipo/certificado de tipo suplementario pueda conseguirse de otra manera más práctica o eficiente.
 - 1.2. El objetivo original del titular del certificado de tipo/certificado de tipo suplementario no pueda cumplirse (ejemplo: cuando no pueda cambiarse un componente siguiendo las instrucciones originales de mantenimiento).
 - 1.3. Por el uso de herramientas o equipos alternativos

CA 145.45 (e) Datos de mantenimiento.

(Ver RAC-145.45 (e))

1. El RAC 145.45 (e) le requiere que establezca un procedimiento para la clasificación de las reparaciones. Para cumplir con este requisito la OMA RAC -145 debería describir: como se clasifican las reparaciones de acuerdo con RAC 21; como se aprueba el diseño de una nueva reparación; y como la OMA RAC – 145 se asegura que solo se utilizan datos aprobados para realizar la reparación. Este procedimiento también debería de incluir los elementos aplicables del párrafo 2 siguiente.
2. Establecer un procedimiento para realizar reparaciones mayores y menores. Para cumplir con este requisito la OMA RAC -145 debería describir las acciones que deben tomarse ante la presencia de un daño o una reparación. Como mínimo el procedimiento debería indicar la necesidad de evaluar el daño frente a datos de reparaciones aprobadas, y las acciones a tomar en el caso de que el daño exceda los límites o alcances de los datos aprobados. Esto podría dar lugar a una o mas de las siguientes acciones: reparar mediante la sustitución de las partes dañadas; requerir soporte técnico al titular del Certificado Tipo o a una organización aprobada de acuerdo con RAC 21; y finalmente la aprobación de los datos por la AAC.
3. La referencia del párrafo 2 anterior a “datos de reparaciones aprobadas” indica datos especificados en el RAC 145.45 (b).
4. A los efectos del RAC 145.45 (e) la referencia a reparaciones mayores o menores se refiere solo a criterios de diseño y no a criterios de mantenimiento.
5. Se aplicarán los criterios y procedimientos relativos a reparaciones establecidos en el RAC- 43.

CA 145.45 (f) Datos de Mantenimiento.

(Ver RAC - 145.45 (f))

1. "Unidades afectadas de la Organización" indica Mantenimiento Base, Mantenimiento Línea, y Talleres Mecánicos y Aviónicos. Esto implica por ejemplo, que los talleres de motores, deben tener un sistema común que aplique a todas las secciones de dicho taller, pero pueden ser diferentes a las de Mantenimiento Base.
2. Aquellas tareas de mantenimiento complejas, deberán desarrollarse en tarjetas de trabajo en pasos o etapas claramente definidas, para asegurar el cumplimiento de la tarea de mantenimiento. De especial importancia, es la necesidad de diferenciar y especificar, cuando sea aplicable, las tareas de desmontaje, cumplimiento de la tarea, montaje y pruebas. En el caso de tareas con gran extensión de trabajo, en la que estén involucradas varias personas, puede ser necesario el uso de tarjetas de trabajo suplementarias, para indicar, qué subtareas han sido completadas y por quién.

CA 145.45 (g) y (h) Datos de Mantenimiento.

(Ver RAC - 145.45 (g) y (h))

1. Para mantener los datos de mantenimiento actualizados, se deberá implementar un procedimiento para monitorear el estatus de las enmiendas y verificar que todas las enmiendas recibidas están incorporadas.
2. "Datos de mantenimiento disponibles para su uso" indica que los datos deben estar disponibles, en la proximidad de la aeronave que está siendo mantenida, para su estudio por supervisores, técnicos y personal certificador. Cuando se utilicen sistemas computarizados, el número de terminales debería ser suficiente en relación al tamaño del programa de trabajo y así permitir un fácil acceso, a menos que el sistema computarizado pueda producir copias en papel. Se aplicarían requisitos similares cuando se utilicen microfilme, o microfichas.

CA 145.47 (a) Planificación de la Producción.

(Ver RAC-145.47 (a))

1. Dependiendo de la cantidad y complejidad del trabajo realizado por la OMA RAC -145 el sistema de planificación puede variar desde un procedimiento muy simple a una organización de planificación compleja dedicada a funciones de planificación para soporte de la producción.
2. A los efectos RAC 145 la función de planificación de la producción incluye dos elementos complementarios:
 - 2.1. Programar las tareas de mantenimiento para asegurar que no se verán afectadas por otras tareas respecto a la disponibilidad de personal, herramientas, equipos, materiales, datos de mantenimiento e instalaciones necesarias
 - 2.2. Durante el trabajo de mantenimiento organizar los equipos de trabajo y turnos y proporcionar todo el soporte necesario para asegurar la finalización de los mismos sin presiones innecesarias
3. Al establecer el procedimiento para la planificación de la producción debería tenerse en cuenta lo siguiente:
 - 3.1. Logística.
 - 3.2. Control del inventario.

- 3.3. Superficie/espacio disponible.
- 3.4. Horas-hombre estimadas.
- 3.5. Horas – hombre disponibles.
- 3.6. Preparación del trabajo.
- 3.7. Disponibilidad de hangar.
- 3.8. Condiciones externas (acceso, iluminación y limpieza).
- 3.9. Coordinación con proveedores (internos/externos).
- 3.10. Programación de las tareas críticas en los períodos en los que el personal debería estar mas alerta.

CA 145.47 (b) Planificación de la Producción.

(Ver RAC-145.47 (b))

Limitaciones de la actuación humana, en el contexto relativo a planificación de tareas relacionadas con la seguridad, se refiere a los límites superiores e inferiores, y variaciones, de ciertos aspectos de la actuación humana (ritmo circadiano/ 24 horas de ciclo corporal) que habría que tener en cuenta cuando se programen tareas y turnos.

CA 145.47 (c) Planificación de la Producción.

(Ver RAC-145.47 (c))

1. El objetivo primario de la información en los cambios de turnos es asegurar una comunicación efectiva en el momento de dejar el trabajo y la continuación o finalización del mismo. La efectividad de las tareas y la programación de turnos depende de tres elementos básicos:
 - 1.1. La capacidad de la persona que termina el turno de comunicar los elementos importantes de sus tareas o trabajos a la persona que comienza el turno.
 - 1.2. La capacidad de la persona que comienza el turno de asimilar y comprender la información que le suministra la persona que deja el turno.
 - 1.3. Un proceso formalizado de intercambio de información entre las personas que entran y salen del turno, un solape de turnos (cruce de turnos) planificado y un lugar donde pueda tener lugar el intercambio de información.
2. El procedimiento debería estar referenciado en el MOM, apartado 2.28.

CA 145.47 (d) Planificación de la Producción.

(Ver RAC-145.47 (d))

1. Disponer de suficiente personal en una OMA RAC - 145 significa, que al menos el 60% del personal que efectúa trabajos en los talleres, hangares o línea, es empleado de la organización para asegurar una estabilidad organizacional. El personal contratado, ya sea a tiempo parcial o total, deberá cumplir con los procedimientos de la organización especificados en el MOM relativos a sus tareas. A los efectos de este párrafo, "personal empleado", significa personal contratado de manera individual por la OMA RAC - 145. "Personal contratado", significa personas cuyos contratos de trabajo son con otra organización u empresa y trabaja para la Organización de Mantenimiento bajo un contrato de "empresa a empresa".

- 2 El plan de horas -hombre, debería contemplar los trabajos de mantenimiento planificados, excepto cuando no se pueda anticipar debido a que los contratos sean de corta duración, en cuyo caso, dichos planes deben basarse sobre los trabajos mínimos de mantenimiento que la empresa debería realizar para tener una viabilidad comercial.
- 3 El plan de horas-hombre debería reflejar, todos los eventos planificados de mantenimiento, incluso los recursos necesarios para planificación, calidad, producción de hojas de trabajo, completar la documentación, inspección y todos los trabajos relacionados con una acción de mantenimiento. (Ver CA 145.47 (d)).
- 4 En el caso de mantenimiento base, el plan de horas-hombre, debería reflejar la utilización del personal para cada visita de aeronaves planificada al hangar.
- 5 Para el mantenimiento de componentes, el plan de horas-hombre, debería considerar las reparaciones de componentes, durante los eventos de mantenimiento base para evitar demoras en éste por falta de componentes.
- 6 La cantidad de horas hombres asignadas para las funciones de monitoreo de calidad requeridas por RAC-145.65 (c) deben ser suficientes para ello, especialmente en el caso, de que este personal también desarrolle otras funciones.
- 7 El plan de horas-hombre debería ser revisado cada (3) tres meses y puesto al día cuando sea necesario.
- 8 Desviaciones significativas al plan de horas-hombre, es decir del 25% o más, deben ser reportadas por los Gerentes de área al Gerente de Calidad y al Gerente Responsable para la toma de medidas adecuadas.
- 9 El plan de horas-hombre, así como los procedimientos para efectuarlo, deben estar especificados ó referenciados en el MOM, apartado 2.22.

CA 145.47 (d) Planificación de la Producción.

(Ver RAC-145.47 (d))

El motivo de exigir un plan de horas-hombre, es evitar que por motivos comerciales o de cualquier otra índole, las OMA RAC - 145 contraten más trabajo que el que por su capacidad puedan realizar, evitando así, que para cumplir con contratos o compromisos, disminuya la calidad del trabajo y con ello se ponga en riesgo la seguridad.

CA 145.50 (a) Certificación de mantenimiento.

(Ver RAC-145.50 (a))

1. Deberá emitirse un certificado de retorno al servicio, antes del vuelo, cada vez que se haya realizado cualquier trabajo de mantenimiento a una aeronave de acuerdo a lo especificado por el operador de la aeronave, de acuerdo con lo especificado en RAC OPS 1/3.890 (responsabilidades de mantenimiento del operador). El trabajo de mantenimiento puede incluir una o combinación de los siguientes elementos: chequeo o inspección de acuerdo con el programa de mantenimiento del operador; directivas de aeronavegabilidad, overhaul; reparaciones; modificaciones; sustitución de componentes; y rectificación de defectos.
2. Nuevos defectos u órdenes de trabajos incompletas identificadas durante la ejecución de las labores de mantenimiento, deben ponerse en conocimiento del operador a fin de obtener el acuerdo para su rectificación. En el caso de que no se alcance un acuerdo con el operador, se aplicará lo establecido en RAC-145.50 (d).

3. Un certificado de retorno al servicio es necesario antes del inicio de un vuelo al completarse cualquier rectificación de discrepancias ocurridas entre eventos de mantenimiento programados.
4. Un certificado de retorno al servicio es necesario después de cualquier mantenimiento efectuado a cualquier componente desmontado de la aeronave.
5. La emisión del Formulario uno (F-1) (ver Apéndice B) constituye el certificado de retorno al servicio cuando un componente es mantenido por una OMA RAC-145, por orden de o para otra OMA RAC-145.

CA 145.50 (b) Certificación de Mantenimiento.

(Ver RAC-145.50 (b))

1. El certificado de retorno al servicio, debería contener el siguiente texto:

“Se certifica que el trabajo especificado, salvo que se indique otra cosa, ha sido efectuado de acuerdo al RAC-145 y en lo que respecta a ese trabajo la aeronave/componente de aeronave se considera apto para el retorno al servicio”.

(“Certifies that the work specified except as otherwise specified was carried out in accordance with RAC-145 and in respect to that work the aircraft /aircraft component is considered ready for release to service”).

2. El certificado de retorno al servicio deberá hacer referencia a las instrucciones de mantenimiento del fabricante, el manual de mantenimiento, boletines de servicio, etc., relacionándolas con las tareas especificadas en las instrucciones del operador RAC OPS.
3. La fecha en que el mantenimiento fue realizado debería incluir la fecha en la que se realizó el mantenimiento en relación a cualquier limitación de vida límite u overhaul en términos de tiempo calendario/horas de vuelo/ciclos/aterrizajes/, según corresponda.
4. En caso de trabajos múltiples de mantenimiento, se acepta la emisión de un único certificado de retorno al servicio que sumarize todo el mantenimiento realizado siempre que exista una referencia cruzada con el paquete de órdenes de trabajo y que contenga todos los detalles del mantenimiento realizado. Los datos sobre mediciones deberían mantenerse junto a los registros de las órdenes de trabajo.
5. La persona que firme el certificado de retorno al servicio, debería hacerlo con su firma usual. Firmas electrónicas o de otro medio, son sólo aceptables, cuando la persona que firma pueda ser fácilmente identificada y existan las medidas adecuadas, satisfactorias para la AAC, para evitar cualquier falsificación.

CA 145.50 (c) Certificación de mantenimiento.

(Ver RAC - 145.50 (c))

1. Una OMA RAC-145 puede emitir un Formulario uno (F – 1) para aquellos componentes que fueron mantenidos antes de obtener la aprobación RAC-145 siempre y cuando haya establecido un procedimiento aceptable para la AAC que asegure que tan sólo se otorgue un Formulario uno (F – 1) a aquellos componentes cuyo mantenimiento haya cumplido con el resto de requisitos aplicables.

CA 145.50 (d) Certificación de Mantenimiento.

(Ver RAC - 145.50 (d))

1. General

- 1.1. Tal como se indica en RAC OPS 1 / 3.890 el operador de la aeronave es responsable de asegurar que todo el mantenimiento requerido, se efectúe antes del vuelo. Por ello es esencial que la OMA RAC-145 reciba unas instrucciones claras de todo el trabajo que debe realizar, tal como una orden de trabajo del operador. Las instrucciones de trabajo deberían incluir el chequeo específico que debe realizarse a la aeronave, de acuerdo al programa de mantenimiento aprobado al operador, directivas de aeronavegabilidad, reparaciones, modificaciones, cambio de elementos y defectos que deben ser realizados.
 - 1.2. Una vez completado todos los trabajos requeridos por el operador, la OMA RAC-145 emite el correspondiente certificado de retorno al servicio, en el que debe hacerse referencia a la orden de trabajo del operador.
 - 1.3. Si por cualquier razón no es posible realizar todos los trabajos solicitados por el operador, y estos trabajos pendientes no afectan la seguridad operacional, se debe informar al operador.
 - 1.4. Si el operador no esta autorizado en su Manual de Control de Mantenimiento del Operador (MCM) a diferir mantenimiento, solo la Autoridad del estado del operador de la aeronave tendrá capacidad para diferir este mantenimiento no realizado. En tal caso el certificado de retorno al servicio emitido por la OMA RAC-145, identificará el mantenimiento no realizado y hará referencia al escrito de la Autoridad del estado del operador en el que autoriza al diferir las tareas de mantenimiento no realizadas.
 - 1.5. Si el operador está autorizado en su MCM a diferir mantenimiento y el mantenimiento pendiente no afecta la seguridad operacional, el certificado de retorno al servicio emitido por la OMA RAC-145, identificará el procedimiento del MCM del operador que le confiere autoridad para diferir mantenimiento e identificará el mantenimiento no realizado.
 - 1.6. Cuando se identifiquen defectos por la OMA RAC-145, durante la realización de trabajos de mantenimiento a un operador, deberá poner en conocimiento de este, todos los defectos detectados. Si el operador tiene autorizado en su MCM la capacidad de diferir defectos, podrá diferir aquellos defectos que no afecten a la seguridad operacional. El certificado de retorno al servicio emitido por la OMA RAC – 145 debería identificar los defectos no corregidos y especificar la referencia del procedimiento del MCM del operador que lo permite.
 - 1.7. Otra posible causa de un mantenimiento incompleto es que las instrucciones de trabajo del operador sean incompletas. En este caso la OMA RAC-145 debería poner en conocimiento del operador.
2. Caso de defectos que pudieran poner en peligro la seguridad de vuelo
 - 2.1. La única situación que impediría la aplicación de lo establecido en el apartado (a) anterior es que el defecto encontrado sea considerado como capaz de afectar a la seguridad de vuelo en caso de no rectificarse. En este caso la OMA RAC-145 no emitirá el certificado de retorno al servicio hasta que el defecto sea rectificado.
 - 2.2. Si el operador de la aeronave no esta de acuerdo en reparar un defecto que pudiera afectar a la seguridad, la OMA RAC - 145 debería informar inmediatamente de la situación a la AAC y a la Autoridad del estado del operador.
 3. Todas estas situaciones deberán estar contempladas ó referenciadas en el MOM, apartado 2.16.

CA 145.50 (e) Certificación de mantenimiento.

(Ver RAC - 145.50 (e))

1. "Tarjeta serviceable apropiada" indica una tarjeta distinta del Formulario uno (F – 1) (ó EASA form one, o FAA Form 8130-3, o TCCA Form 24-0078) pero que claramente especifica que el componente está en condiciones de servicio, el nombre de la organización que otorgó el retorno al servicio de dicho componente, junto a detalles de la AAC de la que depende la Organización, y la referencia de su aprobación.
2. "Cumplir con el resto de requisitos de RAC-OPS Subparte M y RAC-145" indica realizar las correspondientes anotaciones en las bitácoras técnicas, verificar el cumplimiento con los estándares de diseño, modificaciones, reparaciones, directivas de aeronavegabilidad, límites de vida y condición del componente de la aeronave más la información de dónde, cuándo y por qué la aeronave fue puesta en tierra.

CA Apéndice B Certificado de Retorno al Servicio (Componentes)/Formulario Uno (F – 1).

(Ver RAC 145.50) y Apéndice B.

1. Formulario uno (F -1):
 - 1.1. El Formulario uno (F – 1) deberá cumplir con el formato general de la muestra adjuntada a este Apéndice incluyendo los números de los cuadros. El tamaño de los cuadros puede variar dependiendo de las necesidades pero no de modo tal, que el formulario llegue a quedar irreconocible. El tamaño también puede cambiarse, siempre y cuando quede perfectamente legible.
 - 1.2. Deberá ser escrito o impreso de modo tal que sea fácilmente legible.
 - 1.3. El certificado debe ser pre-impreso o generado por computador. Ciertos cuadros, pueden también estar preimpresos, dichos cuadros están especificados en el párrafo 2 de esta CA. En todo caso, las firmas deberán ser originales.
 - 1.4. Los títulos de cada cuadro en el Formulario uno (F – 1) deberán estar escritos en los idiomas castellano e inglés, y el uso de abreviaciones deberá ser restringido al mínimo, salvo aquellas que son de uso absolutamente común como APU, NAV, DME, y otros. Si se completa a mano, deberá hacerse en mayúsculas y de modo totalmente legible.
 - 1.5. El espacio libre al reverso del Formulario uno (F – 1), puede ser utilizado para informaciones adicionales, pero no deberá contener ninguna declaración de certificación.
 - 1.6. El original del Formulario uno (F – 1) deberá acompañar al ítem cuando se entregue al operador o al propietario. La OMA RAC-145, deberá guardar una copia. Si el F - 1 ha sido emitido totalmente por medios computarizados, la AAC puede autorizar que las copias sean guardadas en una base segura de datos.
 - 1.7. Cuando se utiliza un único F - 1 que cubra distintos ítems, una copia del original, deberá acompañar a cada ítem. El original deberá ser archivado por la OMA RAC -145. Si no se conserva el original del certificado, se podría invalidar el estatus de retorno al servicio de los elementos afectados.
 - 1.8. El Formulario uno (F – 1) que acompaña a cada ítem deberá estar unido a él, mediante un envoltorio que proteja su deterioro o destrucción.
2. LLENADO DEL FORMULARIO UNO (F – 1).
 - 2.1. Salvo en aquellos casos que esté especificado, se deben llenar todos los cuadros del formulario del Certificado.

Cuadro 1	Pre-impreso; "AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL DE EL SALVADOR".
Cuadro 2	Pre-impreso; "CERTIFICADO DE RETORNO AL SERVICIO F - 1".
Cuadro 3	Pre-impreso; Número del certificado. Cada certificado deberá tener su propio número, para control y ubicación. Este número será consecutivo.
Cuadro 4	Pre-impreso; Nombre completo, dirección social y de correo en caso de ser diferente, de la OMA RAC - 145 que retorna los ítems cubiertos por este certificado. Logos están permitidos siempre que queden dentro del cuadro.
Cuadro 5	Este es un número interno como orden de trabajo, número del propietario o cualquier otro proceso de organización interno de manera que se pueda establecer un sistema rápido de rastreo.
Cuadro 6	Para conveniencia de la organización que emite el certificado, y permitir una referencia cruzada rápida con el cuadro 13 "Observaciones" para el caso de varios ítems. Su llenado no es obligatorio.
Cuadro 7	Nombre o descripción del ítem. Preferentemente deben usarse los nombres del Catálogo ilustrado de partes.
Cuadro 8	Número de parte. Preferentemente deben usarse los números indicados en el IPC.
Cuadro 9	Para indicar los productos aprobados de tipo y para los cuales el ítem es elegible de ser instalado. El completar este cuadro no es obligatorio, pero si se lleva a cabo, se permite el siguiente tipo de entradas:

a) tipo / series de avión tales como B737-200, motor, hélice o APU, o una referencia a un catálogo o manual que contenga esta información.

b) "varios", cuando sea elegible para la instalación en más de un modelo de productos aprobados de Tipo, a menos que quiera restringirse su uso a un modelo particular.

c) "desconocido" cuando se desconozca la elegibilidad.

Cualquier información contenida en el cuadro 9, no constituye una autorización para instalar el ítem en una aeronave, motor, hélice o APU particular. El usuario/instalador deberá confirmar la elegibilidad de la instalación mediante documentos tales como IPC, SB's, y otros.

Cuadro 10	Número de ítems que son retornados al servicio.
Cuadro 11	Indica el Número de Serie del ítem y/o Número de Lote si fuera aplicable. Si no fuera aplicable ninguno de estos datos, declarar como "N/A".
Cuadro 12	Indica la actividad de mantenimiento realizado o estado del ítem. Se pueden declarar una o más combinaciones de estas definiciones en este cuadro:

"*Repaso Mayor*" (*OVERHAUL*). Restablecer una aeronave y/o componente de aeronave usado, mediante inspección y prueba para determinar la condición de todas sus partes y su sustitución o reparación según corresponda de acuerdo con un estándar aprobado.

- Inspeccionado/Probado (*INSPECTED/TESTED*). Examen de una aeronave y/o componente de aeronave para establecer la conformidad con un estándar aprobado. (*)
- Modificado (*MODIFIED*). Alteración de una aeronave y/o componente de aeronave de conformidad con un estándar aprobado. (*)
- Reparado (*REPAIRED*). Restablecer una aeronave y/o componente de aeronave a una condición serviceable de acuerdo a un estándar aprobado. (*)

- Reencauchar (*RETREADED*). Restablecer un neumático usado de acuerdo a un estándar aprobado. (*)
 - Reensamblar (*REASSEMBLED*). El reensamblaje de un ítem de conformidad a un estándar aprobado. (*)
 - (*)Indica un estándar aprobado de fabricación / diseño / mantenimiento / calidad aprobado por la AAC.
- Cuadro 13 Es obligatorio declarar en este cuadro cualquier información ya sea de manera directa o por referencia para soportar la documentación que identifique datos particulares, o limitaciones relacionadas con los ítems que están siendo retornados al servicio, y que son necesarios para que el usuario/instalador tome la decisión final acerca de la aeronavegabilidad del ítem. La información en este cuadro deberá ser clara, completa y proporcionar la forma y manera que sea adecuada para la toma de decisión. Si no hay ninguna declaración poner "NO / NONE"
- Algunos casos son:
- Identificación y edición de la documentación de mantenimiento utilizada como estándar aprobado.
 - Directivas de Aeronavegabilidad realizadas y/o encontradas realizadas, según corresponda.
 - Reparaciones realizadas y/o encontradas realizadas, según corresponda.
 - Modificaciones realizadas y/encontradas realizadas, según corresponda.
 - Sustitución de partes instaladas y/o encontradas instaladas, según corresponda.
 - Información relativa a partes de vida límite.
 - Desviaciones sobre las órdenes de trabajo del propietario.
- Cuadros 14, 15, 16, 17 & 18.
Estos cuadros no deben ser utilizados por OMA RAC-145. Estos cuadros están reservados específicamente para el retorno / certificación de ítems fabricados nuevos de acuerdo con RAC-21.
- Cuadro 19 Contiene la declaración de retorno al servicio requerida por RAC-145.50 (a) para todo el mantenimiento realizado por la OMA RAC-145.
La expresión que figura en el texto del certificado "*salvo especificado de otra manera en el cuadro 13*" intenta considerar las siguientes situaciones:
- En caso de que el mantenimiento no pudiera haber sido completado.
 - En caso de que el mantenimiento contenga una desviación de los procedimientos RAC-145.
 - En caso de que el mantenimiento se haya efectuado cumpliendo con un requerimiento no especificado en las RAC-145.
- Cualquier caso o combinación de los anteriores casos deberá incluirse en el cuadro 13.
- Cuadro 20 La firma del personal certificador autorizado por la OMA RAC-145.
- Cuadro 21 El número del CO RAC – 145 otorgado por la AAC a la OMA RAC - 145.
- Cuadro 22 El nombre completo, impreso o escrito en mayúsculas de la persona que firma en el cuadro 20.
- Cuadro 23 La fecha en la que se firmó el cuadro 20 que incluya día, mes, año. El mes deberá escribirse en letras, pudiendo abreviarse Ene, Feb, Mar, hasta Dic. La fecha y la firma del cuadro 20, no deberían ponerse antes de finalizado el mantenimiento.

CA 145.55 (a) Registros de mantenimiento.

(Ver RAC-145.55 (a))

1. Los registros de mantenimiento adecuadamente completados y archivados proveen a los propietarios, operadores y personal de mantenimiento de información que es esencial para controlar mantenimiento programado o no programado, como caza falla (trouble shooting) para eliminar la necesidad de re-inspecciones o repetición de los trabajos para establecer la aeronavegabilidad de una aeronave o un componente. Como mínimo los registros necesarios deben demostrar que se han cumplido todos los requisitos para la emisión de un certificado de retorno al servicio, incluyendo la necesidad de retener los certificados de los subcontratistas. El objetivo primario es tener registros seguros y fácilmente recuperables con contenidos legibles y entendibles. Los registros de la aeronave deben contener los detalles básicos de todos sus componentes serializados, y del resto de componentes significativos instalados, a fin de garantizar la trazabilidad con la documentación de los componentes instalados y datos de mantenimiento asociados (Ver RAC 145.45).
2. Algunos tipos de motores de turbinas de gas, están constituidos por módulos y el tiempo total en servicio del motor completo es un dato con valor relativo. Cuando los propietarios / operadores quieren sacar ventaja del diseño modular, deben mantenerse los registros de mantenimiento y de tiempo en servicio de cada uno de los módulos. Los registros de mantenimiento deben mantenerse con cada módulo, para poder demostrar el cumplimiento con cualquier requisito obligatorio que afecte al mismo.
3. La reconstrucción de registros perdidos o destruidos puede hacerse con referencias a otros registros que reflejen el tiempo en servicio, investigaciones en los registros de otras empresas y referencia a registros mantenidos por técnicos individuales. Si pese a todas estas acciones, los registros aún son incompletos, el propietario / operador debería hacer una declaración firmada en los nuevos registros, describiendo la pérdida o destrucción de los anteriores y estipular lo faltante, esta declaración debería ser enviada a la AAC para su aceptación. La AAC puede exigir, mantenimiento adicional a la aeronave o componentes involucrados.

Puede requerirse mantenimiento adicional dependiendo de la información de los registros no recuperados.

4. Los registros de mantenimiento pueden llevarse en papel o en medios electrónicos o en una mezcla de ambos.
5. Registros en papel, deben estar escritos en papel resistente que no se deteriore con un trato normal y mantenerse legibles durante todo el período de archivo requerido.
6. Sistemas computarizados pueden utilizarse para el control del mantenimiento y registros de los trabajos de mantenimiento efectuados. Los sistemas computarizados deben tener por lo menos un sistema de reserva (*back-up*) que debería ser actualizado, a más tardar, 24 horas después de cada evento de mantenimiento. Cada terminal debería disponer de un sistema de seguridad que no permita realizar alteraciones no autorizadas.

CA 145.55 (b) Registros de mantenimiento.

(Ver RAC-145.55 (b))

Este párrafo, que se explica por si mismo, requiere que la OMA RAC-145 le entregue al operador un certificado de retorno al servicio que incluya los detalles básicos del mantenimiento efectuado. El RAC-145.55(c) requiere que la OMA RAC -145 mantenga un registro de todo el mantenimiento realizado.

CA 145.55 (c) Registros de mantenimiento.

(Ver RAC-145.55 (c))

1. Los registros, deben ser guardados en lugares seguros contra acciones del fuego, inundaciones y robos.
2. Los elementos computarizados del sistema de reserva (*back-up*); discos, disquetes, CD's etc., deben ser guardados en lugares diferentes al de donde se encuentran estos elementos principales y en un lugar que asegure que ellos se mantengan en buenas condiciones.
3. Si una OMA RAC-145 cesa sus actividades, todos los registros de mantenimiento que ella haya tenido en su resguardo por un período de dos años, deberá entregárselos a sus propietarios / operadores. En caso de que el propietario / operador no sea localizable, los registros deberán guardarse como lo determine la AAC.

Cuando un operador de aeronaves contrate a una OMA RAC-145 para archivar los certificados de retorno al servicio de sus aeronaves, así como cualquier dato aprobado relativo a reparaciones / modificaciones asociado, el período de conservación será el requerido por RAC-OPS Subparte M, y no el especificado en RAC - 145.55 (c).

CA.145.60 Reporte de defectos, daños e incidencias.

(Ver RAC-145.60)

1. Objetivo del reporte de defectos, daños e incidencias
 - 1.1. El sistema de reporte de defectos, daños e incidencias es una parte esencial de la función de monitoreo y parte del sistema de gestión de la seguridad operacional. El objetivo de este sistema es recopilar, investigar y analizar la información suministrada en los reportes emitidos, a fin de contribuir a la mejora de la seguridad en la aviación, y no el de imponer sanciones o cualquier otro tipo de acción punitiva.
 - 1.2. Los objetivos detallados del sistema de reporte son:
 - a. Hacer posible una evaluación de las implicaciones de seguridad de cada reporte, incluyendo reportes similares anteriores, de manera que puedan iniciarse las acciones necesarias. Esta evaluación implica la determinación de QUE y POR QUE ha ocurrido, de forma que puedan prevenirse reportes similares en el futuro.
 - b. Asegurar que el conocimiento adquirido de los informes es distribuido, de forma que otras personas y organizaciones puedan beneficiarse
 - 1.3. El sistema de reporte es complementario de los sistemas de control y procedimientos del día a día, y no pretende duplicarlo o sustituirlo. El sistema de reporte se constituye en una herramienta para identificar aquellas ocasiones en las que los procedimientos de rutina han fallado.
 - 1.4. Los reportes deberían permanecer en una base de datos.
2. Reportes a la AAC.
 - 2.1. El RAC-145.60 (a) establece que la OMA RAC-145 debe informar de aquellas situaciones en las que cualquier condición de la aeronave o componente de aeronave haya resultado, o haya podido resultar, en una condición insegura.
 - 2.2. El hecho de que la OMA RAC-145 haya enviado los reportes requeridos a la AAC, no la exime de la responsabilidad de iniciar las acciones correctivas para prevenir situaciones semejantes en el futuro. Acciones planificadas y conocidas deberían incluirse en el reporte a la AAC.

- 2.3. Cuando un reporte afecte a una aeronave cuyo Estado de Registro no es Salvadoreño, entonces debería informarse también a la Autoridad del Estado de Registro.
3. Plazo para remisión de los reportes;
- 3.1. El RAC-145.60 (e) establece el plazo máximo de 72 horas para remisión a la ACC de los reportes correspondientes. El plazo se entenderá que comienza desde el momento en que tuvo lugar el evento, o desde el momento en que el informador determinó que el mismo provocó, o pudo haber provocado, una condición potencialmente peligrosa o insegura.
- 3.2. Existen situaciones en las que no es necesaria esta evaluación previa al reporte, y son notificadas directamente a la AAC. Sin embargo existirán ocasiones en las que, como parte del Sistema de Calidad, situaciones que en un principio se consideraron no reportables, se determine posteriormente que deben serlo.
- 3.3. Dentro del límite de las 72 horas para el envío del reporte, el grado de urgencia debería ser determinado por el nivel de peligro que se haya detectado en el hallazgo encontrado.
- 3.4. Cuando se determine que un hallazgo pueda dar lugar a situaciones peligrosas de manera inmediata, la AAC deberá ser informada de ello a la máxima urgencia y de la manera más rápida posible de los detalles disponibles en ese momento. Esta notificación inicial será seguida posteriormente del reporte correspondiente dentro de las 72 horas.
- 3.5. Cuando se determine que un hallazgo pueda dar lugar a situaciones menos inmediatas y menos peligrosas, el envío del reporte puede dilatarse hasta las 72 horas a fin de recopilar la máxima información posible sobre el mismo.
4. Contenido de los reportes
- 4.1. Los reportes pueden ser enviados a la AAC por cualquier medio que esta considere aceptable. Cada reporte deberá de efectuarse de acuerdo al formulario AAC 1030 disponible en la AAC y contener, al menos, la siguiente información:
- Nombre de la OMA RAC -145
 - Numero del CO RAC-145
 - Información necesaria para identificar la aeronave o parte afectada
 - Fecha y lugar del hallazgo
 - Un sumario del suceso.
 - Cualquier otra información relacionada que se considere necesaria
 - Para los sucesos que afecten a sistemas o componentes, que sean monitoreados o protegidos por sistema de avisos y/o protección (*warning and/or protection system*), tales como el sistema de detección/extinción de fuego, el reporte deberá informar SIEMPRE acerca de si tales sistemas funcionaban apropiadamente.
5. Informe a otras Organizaciones
- 5.1. El RAC-145.60 (a) establece la necesidad de que la OMA RAC-145, informe a la organización titular del diseño de la aeronave o del componente, de cualquier condición

insegura encontrada en los mismos que pudiera poner seriamente en peligro la aeronave, y

5.2. El RAC-145.60 (d) establece que la OMA RAC-145 deberá informar también al operador RAC-OPS, con el que tiene contratado el mantenimiento de sus aeronaves, de cualquier condición que afecte a la seguridad de sus aeronaves o componentes de aeronave de acuerdo a como está establecido en el apartado 6 siguiente.

6. Defectos, daños e incidencias que deben ser reportados.

6.1. A continuación se expone un listado genérico de defectos, daños e incidencias que deberían ser reportados por la OMA RAC-145. Esta lista es genérica y no exhaustiva, y se provee como guía para que la OMA RAC – 145 elabore su propia lista, que deberá ser aceptable para la AAC, teniendo en cuenta el grado de peligro o peligro potencial relacionado con cada hallazgo detectado.

- a. Montaje incorrecto de partes o componentes detectado durante la inspección de una aeronave.
- b. Fugas de sangrado de aire caliente (*hot bleed air leak*) que haya dado lugar a un daño estructural.
- c. Cualquier defecto en un componente de vida límite, que haya dado lugar al desmontaje del mismo antes de alcanzar el máximo de su vida límite.
- d. Cualquier daño o desperfecto (p.e. roturas, grietas, corrosión, delaminación, despegado,...etc.) en:
 - (i) Estructura primaria o elemento de estructura principal (PSE, o como esté definido en el manual de reparación estructural de la aeronave), cuando su daño o deterioro supere los límites especificados en el manual de reparación, y sea necesario una reparación o la sustitución total o parcial del elemento.
 - (ii) Estructura secundaria que haya puesto o haya podido poner en peligro la aeronave.
 - (iii) En los motores, hélices o sistema de rotor de la aeronave.
- e. Cualquier fallo, funcionamiento incorrecto o defecto de cualquier sistema o equipo, o daño o desperfecto encontrado como consecuencia del cumplimiento de una directiva de aeronavegabilidad, o cualquier otro requisito hecho obligatorio por la AAC, cuando:
 - (i) Sea detectado por primera vez,
 - (ii) O en las inspecciones repetitivas, si es aplicable, cuando se excedan los límites permisibles establecidos en la instrucción y/o no se hayan publicado procedimientos de reparación/rectificación.
- f. Fallos en cualquier sistema o equipo de emergencia, incluyendo puertas de salidas de emergencia e iluminación.
- g. Incumplimiento o errores significativos en el cumplimiento de procedimientos de mantenimiento requeridos.
- h. Productos, partes, componentes (*appliances*) y materiales de origen desconocido o sospechoso.

- i. Datos o procedimientos de mantenimiento erróneos, incorrectos o insuficientes que pudieran dar lugar a errores de mantenimiento.
- j. Fallos, funcionamiento incorrecto o defectos de equipo de tierra utilizado para pruebas y verificaciones de los equipos y sistemas de la aeronave, cuando la rutina de inspección requerida y los procedimientos de prueba no identifican claramente el problema y ello de lugar a una situación peligrosa.

CA 145.65 (a) Política de seguridad operacional y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad.

(Ver RAC-145.65 (a))

1. La política de calidad y seguridad operacional debería de incluir, como mínimo, una declaración comprometiendo a la Organización a:
 - 1.1. Reconocer que la seguridad operacional (Safety) es siempre una consideración primaria.
 - 1.2. Aplicar los principios de factores humanos.
 - 1.3. Promover que el personal reporte incidentes/errores relacionados con el mantenimiento.
 - 1.4. Reconocer que el cumplimiento con los procedimientos, estándares de calidad, estándares de seguridad operacional (safety) y con las regulaciones es una tarea de todo el personal.
 - 1.5. Reconocer la necesidad de que todo el personal coopere con los auditores de calidad.

CA 145.65 (b) Política de seguridad operacional y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad.

(Ver RAC-145.65 (b))

1. Los procedimientos de mantenimiento deberían estar actualizados de manera que reflejen las prácticas en la OMA RAC - 145. Es responsabilidad de todos los empleados de la OMA reportar cualquier diferencia utilizando los mecanismos internos de reporte de la organización.
2. Todos los procedimientos y los cambios a los mismos deben, cuando sea factible, verificarse y validarse antes de su implementación.
3. Todos los procedimientos técnicos se deben diseñar y presentar de acuerdo con buenos principios de factores humanos.

CA 145.65 (b) (2) Política de seguridad operacional y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad.

(Ver RAC-145.65 (b) (2))

Servicios especializados incluyen cualquier actividad especializada, tales como pruebas no destructivas, o soldadura que requieren una particular destreza y/o calificaciones. Si bien el RAC - 145.32 cubre la calificación del personal para una especialización particular, se hace necesario además establecer procedimientos de mantenimiento que cubran el control de cualquier proceso especializado.

CA 145.65 (b)(3) Política de seguridad operacional y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad.

(Ver RAC-145.65 (b)(3))

1. El propósito de este procedimiento es minimizar cualquier posibilidad de que un error se repita al no reinstalarse componentes idénticos de una aeronave, comprometiendo así más de un sistema. Un ejemplo es la posibilidad de fallo al reinstalar las cubiertas de acceso a la caja de engranajes del motor, o los tapones de los filtros de aceite en todos los motores de una aeronave multimotor, ocasionándose una gran pérdida de aceite de todos los motores.

Otro ejemplo es el caso del desmontaje y reajuste de los tapones de los filtros de aceite, lo cual debe requerir una inspección de todos los tapones del filtro de aceite después de que el último tapón se supone que se ha reajustado.

2. Deben establecerse procedimientos para detectar y corregir errores de mantenimiento que pudieran dar lugar, como mínimo, a un fallo, mal funcionamiento o defecto que ponga en peligro la seguridad de operación de la aeronave si las tareas asociadas no se realizan correctamente. El procedimiento debe identificar el método para la detección de errores y las tareas o procesos de mantenimiento afectados.

2.1. A fin de determinar los trabajos a ser considerados, se deben revisar principalmente las siguientes tareas de mantenimiento para valorar su impacto sobre la seguridad operacional:

- a. Instalación, reglaje y ajustes en los controles de vuelo.
- b. Instalación de motores, hélices y rotores.
- c. Overhaul, calibración o reglaje en componentes tales como: motores, hélices, transmisiones, y cajas de engranajes.

2.2. También debe evaluarse información adicional tal como:

- a. Experiencia previa en errores de mantenimiento, dependiendo de las consecuencias del fallo.
- b. Información obtenida del "sistema de reporte de defectos, daños e incidencias" requerido por RAC 145.60.
- c. Si es aplicable, requisitos nacionales para detección de errores.

3. A fin de prevenir omisiones, se deben firmar todas y cada una de las tareas o grupos de tareas. Para garantizar que se han completado las tareas o grupos de tareas, sólo deberían firmarse después de haberse completado. El trabajo realizado por personal no autorizado (p.e. aprendices, ayudantes, etc.), debe ser chequeado por personal autorizado antes de su firma. El agrupamiento de tareas a los efectos de su firma, no debe impedir que los pasos críticos estén claramente identificados.

Nota: Una "firma" es una declaración de la persona competente que realiza o supervisa el trabajo, de que la tarea o grupo de tareas ha sido realizada correctamente. Una "firma" se refiere a un paso dentro de un proceso de mantenimiento, y no debe confundirse con el certificado de conformidad para el servicio de una aeronave. "Personal autorizado" indica el personal autorizado formalmente para "firmar" tareas por la OMA RAC - 145. "Personal autorizado" no es necesariamente "personal certificador".

CA 145.65 (c) (1) Política de seguridad operacional y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad.

(Ver RAC-145.65(c))

1. El objetivo primario del sistema de calidad es hacer posible que la OMA RAC - 145 asegure que puede entregar productos seguros y que se mantiene en cumplimiento con los requisitos
2. Un elemento esencial del sistema de calidad es la auditoría.
3. La auditoría es un proceso objetivo de chequeos muestrales planificados de todos los aspectos referentes a la capacidad de la Organización para realizar todo el mantenimiento con los estándares requeridos, incluyendo una muestra de algunos productos que sean el resultado final del proceso de mantenimiento. La auditoría representa una visión general objetiva de todas las actividades de mantenimiento en su conjunto, y con ella se pretende complementar el requisito del RAC - 145.50 (a) con el que se requiere que el personal certificador esté satisfecho de que todo el mantenimiento requerido se ha llevado a cabo correctamente antes de emitir el certificado de conformidad para el servicio. El programa de auditorías debe incluir un cierto porcentaje de auditorías aleatorias sobre una muestra mientras se efectúan labores de mantenimiento. Esto incluye por ejemplo, realizar algunas auditorías por la noche en aquellas organizaciones que trabajan de noche.
4. Con la auditoría debe asegurarse que todos los aspectos de cumplimiento con las RAC-145 han sido chequeados cada 12 meses pudiendo efectuarse de una sola vez, o bien subdividirse durante el periodo de 12 meses, de acuerdo a un programa determinado. No se requiere que cada procedimiento sea auditado contra cada línea de producto de la OMA RAC – 145, siempre que pueda demostrarse que ese procedimiento en particular es común a más de una línea de producto y que el procedimiento ha sido auditado cada 12 meses sin existir no conformidades sin corregir. En caso de existir no conformidades, el procedimiento particular debe rechequearse contra otras líneas de producto, hasta que hayan sido corregidas, después de lo cual la auditoría puede revertirse a 12 meses (equivalente a una línea de producto para este procedimiento particular).
5. Cada 12 meses se debe chequear muestralmente un producto de cada línea de productos, como demostración de la eficacia del cumplimiento de los procedimientos de mantenimiento. Se recomienda combinar las auditorías de producto y las de procedimiento seleccionando un ejemplo de producto específico, tal como una aeronave, un motor o un instrumento y chequeando por muestreo todos los procedimientos y requisitos asociados, para asegurar que el resultado final es un producto aeronavegable.

A efectos de auditoría, una línea de producto incluye cualquiera de las habilitaciones de clase de las aprobaciones contenidas en el Apéndice 2 y especificadas en la aprobación emitida para la Organización particular. Por ejemplo, una OMA RAC – 145 que tenga la habilitación para mantener aeronaves, motores, frenos, pilotos automáticos necesitaría realizar cuatro auditorías completas con chequeos muestrales cada 12 meses. En el apartado 13 siguiente se contiene un ejemplo de elementos a ser auditados.

6. Un chequeo muestral de un producto significa presenciar algún ensayo relevante e inspeccionar visualmente el producto y su documentación asociada. El chequeo muestral no debe implicar la repetición de desmontajes o ensayos salvo que en el chequeo se haya encontrado alguna no conformidad que requiera esta acción.
7. Cuando una OMA RAC – 145 (para aeronaves con matrícula salvadoreña y un peso máximo de despegue menor a 5,700 Kg; y conformada por un máximo de 10 personas y helicópteros de un peso máximo de despegue no mayor a 1,360 Kg), elija subcontratar la auditoría del sistema de calidad de acuerdo al RAC - 145.65(c) (1), las auditorías referidas en los apartados 4 y 5 deben realizarse 2 veces en cada período de 12 meses.

8. Cuando la OMA RAC-145, tenga estaciones de mantenimiento línea listadas de acuerdo al RAC - 145.75 (d), el sistema de calidad debe describir cómo estas estaciones están integradas en el sistema, y debe incluir un programa para auditar cada estación con una frecuencia que dependerá de la actividad de vuelo en las mismas. El período máximo entre dos auditorías de cada estación no debería ser mayor a 24 meses.
9. Salvo lo especificado en el párrafo 5 anterior, la AAC, puede aceptar que los plazos entre dos auditorías especificados en el CA-145.65 (c) (1) puedan ampliarse hasta en un 100% con la condición de que no existan no conformidades relacionadas con la seguridad operacional y que la AAC esté satisfecha con la manera en que la OMA RAC - 145 rectifica en tiempo y forma las no conformidades encontradas.
10. Cada vez que se realice una auditoría se deberá emitir un reporte describiendo lo chequeado y los resultados obtenidos en relación con los requisitos, procedimientos y productos aplicables.
11. La independencia de la auditoría debe establecerse, asegurando en todo momento, que el personal que realiza la misma no tiene responsabilidad en la función, procedimiento o producto que se chequea. Las OMA RAC-145 de gran tamaño, es decir que empleen 500 o más personas en labores de mantenimiento, deben tener personal dedicado exclusivamente a las labores de auditoría, emisión de reportes de no conformidades y seguimiento para comprobar que las no conformidades están siendo rectificadas. Para las OMA RAC – 145 de tamaño medio, es decir que empleen menos de 500 personas en labores de mantenimiento, es aceptable el empleo de personal competente de una sección/departamento que no tenga responsabilidad en la función, procedimiento o producto para auditar la sección/departamento responsable, siempre y cuando la responsabilidad completa de la planificación e implementación sea del Gerente de Calidad. Las OMA RAC -145 con un máximo de 10 personas en actividades de mantenimiento, pueden contratar la auditoría a otra Organización, o bien a personas competentes y cualificadas aprobadas por la AAC.
12. El procedimiento descrito anteriormente debería estar especificado ó referenciado en el MOM, apartado 3.1 y 3.2.
13. Ejemplo para un plan de Auditoría.
- 13.1. Propósito.
- 13.2. El propósito es mostrar un ejemplo de cómo puede desarrollarse un plan de auditoría para satisfacer con la regulación RAC - 145.65 (b). Este es tan sólo un ejemplo, existiendo numerosas otras alternativas.
- 13.3. Este plan muestra los elementos que deberían ser cubiertos por la auditoría. Este plan debe adaptarse a las condiciones de cada organización en particular. A esta lista debe agregársele una programación, que indique en que fecha/s cada uno de los distintos departamentos de la organización será auditado.

Ref.	Elementos	Hangar	Taller Motores	Taller Mecánico	Taller Electrónico
145.20	(c) Certificado de Operación y habilitaciones				
145.25	(a) Infraestructura & segregación.				
	(b) Espacio de Oficinas.				
	(c) Entorno de trabajo.				
	(d) Bodegas.				
	(e) Base principal de mantenimiento.				
145.30	(a) Personal gerencial y cambios.				
	(c) Gerente de calidad.				
	(e) Procesos de entrenamiento.				
145.32	(a) Personal de Servicios Especializados				
145.35	(a) Requisitos del personal certificador.				
	(c) Personal Certificador, experiencia reciente.				

Ref.	Elementos	Hangar	Taller Motores	Taller Mecánico	Taller Electrónico
	(d) Personal Certificador, entrenamiento recurrente.				
	(g) Autorizaciones al personal certificador.				
	(i) Registros al personal certificador.				
145.40	(a) Equipos adecuados.				
	(b) Control & calibración de herramientas & equipos.				
145.45	(a)(b) Datos aprobados.				
	(d) Modificaciones de los datos de mantenimiento.				
	(e) Aprobación de datos.				
	(g) Disponibilidad de datos.				
	(h) Actualización de datos.				
145.47	(d) Cantidad de personal & plan de horas hombre				
145.50	(a) Retorno al servicio de aeronaves/componentes.				
	(b) Contenidos de los certificados de retorno al servicio.				
	(d) Controles antes del retorno al servicio.				
145.55	(a) Detalles de la documentación de trabajo.				
	(b) Copias del certificado de retorno al operador.				
	(c) Periodo de archivo de 2 años de la documentación.				
145.60	Reporte de defectos, daños e incidencias.				
145.65	Procedimientos de acuerdo al MOM				
145.65	Conduccion de Auditoria a Productos				
145.67	Programa de control sobre uso de sustancias estupefaciente, enervantes y alcohol				
145.70	MOM actualizado.				
2.1	Proveedores y subcontratistas.				
2.2	Recepción de partes.				
2.3	Control de partes en bodega.				
2.5	Calibración de herramientas				
2.6	Utilización de herramientas.				
2.7	Estándares de limpieza.				
2.9	Control de reparaciones.				
2.10	Cumplimiento del Programa de mantenimiento de aeronaves.				
2.11	Control de AD.				
2.12	Control de modificaciones y SB.				
2.13	Documentación de mantenimiento utilizada para AD y SB.				
2.14	Control de registros técnicos				
2.15	Defectos en Mantenimiento Base.				
2.16	Procedimientos para retorno al servicio.				
2.18	Reportes de defectos a la AAC/operador				
2.19	Componentes con defectos a bodega.				
2.20	Envío de partes a subcontratistas externos.				
2.21	Control de registros computarizados de mantenimiento.				
2.22	Control de Horas -hombre.				
2.23	Control de tareas críticas.				
2.24	Procedimientos de mantenimiento específico				
2.26	Procedimientos para cambios de turno				
2.28	Procedimientos de cualquier proceso especializado				
L2.1	Mantenimiento Línea: Control de partes, etc.				
L2.2	Control de actividades de servicio de aeronaves en línea.				
L2.3	Control de discrepancias en la línea.				
L2.4	Control cumplimiento bitácora técnica de aeronaves.				
L2.5	Repuestos en Pool y arriendos de partes.				
L2.6	Retorno de partes no serviables a la base.				
L2.7	Control en línea de tareas críticas				
3.9	Control de exenciones de mantenimiento.				
3.12	Personal de subcontratistas.				

Ref.	Elementos	Hangar	Taller Motores	Taller Mecánico	Taller Electrónico
3.13	Procedimientos de entrenamiento de factores humanos				
4.1	Contratos.				
5.2	Subcontratistas.				
5.3	Estaciones línea				
145.80	Control de limitaciones.				
145.85	Control de cambios.				

NOTA 1: En el caso de estaciones línea, deberían auditarse todas las estaciones con la frecuencia acordada con la AAC dentro de los límites del CA 145.65 (b).

NOTA 2: El sistema de referencia utilizado en este ejemplo se refiere tanto a los párrafos del RAC 145 como a las secciones del MOM.

CA 145.65 (c) (2) Política de seguridad operacional y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad.

(Ver RAC-145.65 (c) (2))

1. Un elemento esencial del sistema de calidad es el sistema de retroalimentación o revisión, identificado en RAC 145.65 (c) 2 como sistema de reportes.
2. El sistema de reportes (o retroalimentación) no puede ser contratado a empresas o personas externas ajenas a la OMA RAC - 145. La función principal de este sistema de reportes es asegurar que las no conformidades resultantes de las auditorías de calidad, sean correctamente investigadas y corregidas en los plazos establecidos, y permitir que el Gerente Responsable pueda mantenerse informado sobre todos los eventos relacionados con la seguridad operacional y el grado de cumplimiento con las RAC-145.
3. Los reportes de los resultados de las auditorías de calidad referidos en el CA 145.65 (c) (1), párrafo 10, deben ser enviados a los departamentos responsables de efectuar las rectificaciones necesarias, fijándose una fecha para el cierre de las no conformidades. Dichas fechas, deben ser primeramente discutidas con los departamentos involucrados antes de ser incluidas en los reportes. Los departamentos o áreas responsables, deben, de acuerdo con RAC 145.65 (c) (2) informar al departamento de calidad o al auditor de calidad designado, acerca de la rectificación.
4. El Gerente Responsable debe mantener reuniones de manera regular con el personal de la OMA RAC-145 para revisar el progreso de las acciones correctivas de los hallazgos de no cumplimiento (no conformidades). En las empresas grandes, el objeto de estas reuniones se puede desarrollar por delegación en base a la actividad diaria del Gerente de Calidad siempre que el Gerente Responsable, mantenga al menos 2 reuniones al año con el personal directivo responsable para revisar el desempeño global y reciba al menos un reporte semestral resumiendo el estado de los hallazgos de no cumplimiento.
5. Todos los registros pertinentes de la auditoría de calidad y del sistema de revisión, deben ser conservados por el período más largo de los siguientes: 2 años después de la fecha de cierre de la no conformidad a la que se refieran o por un periodo suficiente para servir de apoyo a la aplicación de cambios en los plazos de auditoría de acuerdo con CA 145.65 (c) (1) inciso 9.

CA 145.65 (c) (4) Política de seguridad operacional y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad.

- (a) Se entiende como Areas Relacionadas, a la experiencia adquirida en el área de ingeniería, producción, calidad o manejo de materiales.

- (b) Se entiende como funciones directas de mantenimiento a las actividades realizadas por el personal certificador, mecánicos, inspectores de Control de Calidad, etc., que como parte de sus funciones ejercieron mantenimiento de aeronaves).

CA 145.70 (a) Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM).

(Ver RAC-145.70 (a))

1. El propósito del MOM es definir los procedimientos, medios y métodos de la OMA RAC -145.
2. El cumplimiento con las disposiciones del MOM, asegura el cumplimiento con los requisitos del RAC-145 y es un pre-requisito para la obtención y la validez continuada de la aprobación OMA RAC-145.
3. Desde RAC - 145.70(a) (1) hasta (13) constituyen la parte “Gestión administrativa” del MOM y por lo tanto pueden ser producidos en un solo documento y ser distribuido a las personas descritas en el RAC - 145.30 (a), los cuales deben conocer su contenido. La lista del personal certificador a la que se refiere RAC - 145.70 (a) (6) puede estar en un documento separado.
4. Desde RAC - 145.70(a) (14) en adelante constituyen los procedimientos de trabajo de la organización y pueden estar escritos en volúmenes separados, pero debería haber una referencia cruzada con la parte de “Gestión administrativa” del MOM.
5. El personal debería estar familiarizado con aquellas partes del MOM que se refieren directamente al trabajo que realizan.
6. La OMA RAC-145, deberá definir a la persona encargada de realizar las revisiones al manual, especialmente, cuando el mismo está publicado en distintos volúmenes.
7. El Gerente de Calidad, es el responsable de monitorear los cambios realizados en el MOM y de hacer llegar a su debido tiempo, todas las revisiones o modificaciones propuestas para su aprobación por la AAC.
8. El MOM debería cubrir 4 partes principales:
 - 8.1. La parte de gestión
 - 8.2. Los procedimientos ó referencia a los procedimientos de mantenimiento, cubriendo todas las actividades de la organización, incluso los procedimientos para la aceptación de componentes reparados por otra organización y cómo las aeronaves serán mantenidas para alcanzar el estándar requerido.
 - 8.3. Los procedimientos ó referencia a los procedimientos del sistema de calidad incluyendo los métodos para calificar a los técnicos, inspectores, personal certificador y personal de auditoría de calidad.
 - 8.4. Políticas relacionadas con los procedimientos y documentación de los operadores a los que se les presta servicios.
9. La declaración firmada del Gerente Responsable a la que se refiere RAC - 145.70 (a) (1), debería tener en lo posible el siguiente texto, – en caso de utilizar otro texto, debería tener el mismo contenido conceptual:

“Este MOM y todos sus textos asociados, definen la organización y los procedimientos bajo los cuales está basada la aprobación RAC-145 otorgada por la AAC. Estos procedimientos están aprobados por el abajo firmante y deben ser cumplidos cuando se efectúan trabajos bajo los términos de la aprobación RAC-145.

Se acepta que estos procedimientos no sobreseen la obligación de cumplir con cualquier regulación, nueva o modificada, que publique la AAC, cuando estas regulaciones estén en conflicto con las disposiciones de este manual.

Se entiende que la AAC aprobará esta organización cuando esté convencida de que se cumplen los procedimientos y se mantiene el estándar de calidad. Se entiende además, que la AAC se reserva el derecho de suspender, limitar o revocar la aprobación RAC-145 de la OMA RAC - 145 si tiene la evidencia, de que no se cumplen los procedimientos y/o no se cumplen los estándares definidos.

Firma _____

Lugar / Fecha _____

Gerente Responsable _____

Por orden y representación de _____ (nombre de la Organización)”

Si se produce un cambio de Gerente Responsable, es importante, que el nuevo Gerente Responsable, envíe a la AAC una nueva declaración, junto con la documentación relativa para su aceptación por la AAC. No llevar a cabo esta acción, puede invalidar la aprobación RAC-145.

10. Si una OMA RAC -145 está aprobada bajo otra RAC, que también requiera de un Manual, entonces, es necesario tan sólo un suplemento que cubra las diferencias. Se requiere que un índice indique donde se encuentran las partes cubiertas en otros manuales.

NOTA: Los puntos desde (1) hasta (13) inclusive, constituyen la parte de gestión administrativa del MOM.

CA 145.75 b) Privilegios de una OMA RAC-145

1. Trabajar bajo el sistema de calidad de una organización aprobada bajo la norma RAC-145 (subcontratación), alude al caso de que de una organización no propiamente aprobada como RAC-145 que lleva a cabo mantenimiento en línea de aeronaves o mantenimiento menor de motores u otros componentes o servicios especializados como subcontratado por una OMA RAC-145. Estar debidamente aprobado para subcontratar a otra organización debería tener un procedimiento para el control de tales subcontratados como se describe mas adelante. Cualquier organización de mantenimiento aprobada que lleve a cabo mantenimiento para otra organización de mantenimiento aprobada dentro del alcance de su propia aprobación no es objeto del propósito de este párrafo.

NOTA: Para aquellas organizaciones aprobadas RAC-145 que también esté certificada por FAA como FAR Part-145, debería hacerse notar que la norma FAR Part-145 es más restrictiva en lo que respecta a actividades de mantenimiento que puedan ser contratadas o subcontratadas a otras organizaciones de mantenimiento. Por esto se considera recomendable que cualquier lista de organizaciones de mantenimiento contratadas o subcontratadas debería identificar cual cumple con los criterios RAC-145 y cual cumple con los criterios FAR Part-145.

2. Mantenimiento menor de motores o hélice diferente de un servicio completo, alude a cualquier mantenimiento que pueda realizarse sin desensamblar el bloque del motor o hélice.
3. Fundamentos de subcontratos bajo RAC – 145
 - 3.1 Las razones fundamentales para permitir que una OMA RAC-145 subcontrate ciertas tareas de mantenimiento son:

- a. Permitir la aceptación de servicios de mantenimiento especializados, tales como pero sin limitarse a recubrimientos, spray de plasma, fabricación de piezas específicas para reparaciones menores, etc, sin la necesidad de aprobación directa de la autoridad competente en tales casos.

- b. Permitir la aceptación de mantenimiento de aeronaves hasta, pero sin incluir, una inspección de mantenimiento de base, como se especifica en RAC 145.75 b) por organizaciones no aprobadas bajo la norma RAC-145 cuando no sea realista esperar la aprobación directa de la autoridad competente. La autoridad competente determinará cuando no es realista, pero en general se considera no realista la situación en que solo una o dos organizaciones tienen intención de utilizar la organización subcontratada.
 - c. Permitir la aceptación de mantenimiento de componentes.
 - d. Permitir la aceptación de mantenimiento de motores y hélices hasta, pero sin incluir un servicio completo de un motor o hélice tal y como se especifica en RAC-145.75b) por organizaciones no aprobadas bajo la norma RAC-145 cuando no sea realista esperar la aprobación directa de la AAC. La determinación de la situación no realista se describe en el subpárrafo b) anterior.
- 3.2 Cuando el mantenimiento es llevado a cabo bajo el sistema de calidad del subcontratante OMA RAC 145, significa que durante tal mantenimiento, la aprobación RAC-145 ha sido extendida para incluir al subcontratado. Por lo tanto, se entiende que aquellas partes de las instalaciones, personal y procedimientos del subcontratado que tengan que ver con el mantenimiento de los productos en cuestión deben adecuarse a los requisitos RAC-145 durante la realización del mantenimiento y persiste la responsabilidad de la organización para asegurar que esos requisitos son satisfechos.
- 3.3 Por los argumentos especificados en 3.1 no se requiere que la organización cuente completamente con las instalaciones para el mantenimiento de lo que necesita subcontratar, pero sí debe tener su propia capacitación para determinar si el subcontratado cumple con los estándares necesarios. Sin embargo, una organización no puede ser aprobada a menos que cuente con las instalaciones, procedimientos y capacitación para llevar a cabo la mayoría del mantenimiento para el que desea ser aprobado en términos de habilitaciones.
- 3.4 La organización puede considerar necesario incluir algunos especialistas subcontratados para conseguir la aprobación de la certificación completa de la puesta en servicio de un producto particular. Ejemplos podrían ser especialistas en soldadura, recubrimientos galvánicos, pintura etc. Para autorizar el uso de tales subcontratados, la autoridad competente necesitará que la organización cuente con la capacitación necesaria y procedimientos para el control de tales subcontratados.
- 3.5 Una organización, trabajando fuera del marco de su aprobación se considera como no aprobada. Esta organización puede, en esta circunstancia, operar solamente como subcontratada bajo el control de otra OMA RAC-145.
- 3.6 La autorización para subcontratar es concedida por la autoridad competente aceptando el MOM que contenga un procedimiento específico de control de subcontratados.
4. Principales procedimientos RAC-145 para el control de subcontratados no aprobados bajo la norma RAC-145.
- 4.1 Debería establecerse un procedimiento de pre auditoria, independiente según lo estipulado en RAC-145 65c), que debería auditar al posible subcontratado para determinar si aquellos servicios del subcontratado que deseen utilizarse cumplen con lo estipulado en RAC-145.

- 4.2 La organización OMA RAC-145 necesita evaluar qué cantidad de instalaciones del subcontratado va a utilizar. Como norma general la OMA RAC requerirá su propia documentación, datos aprobados y repuestos a utilizar, pero puede permitir el uso de herramientas, equipos y personal del subcontratado siempre que tales herramientas, equipos y personal cumplan con los requisitos RAC-145. En el caso de subcontratados que suministren servicios especializados, por razones prácticas puede ser necesario utilizar sus servicios de personal, datos aprobados y material sujetos a la aceptación por la OMA RAC-145.
- 4.3 A menos que el trabajo de mantenimiento subcontratado pueda inspeccionarse completamente a su recibo por parte de la OMA RAC-145, será necesario para esta organización la supervisión de la inspección y la aceptación del producto que proviene del subcontratado. Estas actividades deberían estar totalmente descritas en los procedimientos de la OMA RAC-145. La OMA RAC-145 necesitará considerar si utiliza su propio personal o autorizar a personal del subcontratado.
- 4.4 El certificado de retorno al servicio puede ser emitido tanto en las instalaciones del subcontratado como en las de la OMA RAC145 por personal con autorización acreditada según RAC-145.30, emitida por la OMA RAC-145. Este personal proviene normalmente de la OMA RAC-145, pero de otra manera puede ser personal del subcontratado que cumple con los estándares de personal certificador aprobados por la autoridad competente a través del MOM. El certificado de retorno al servicio y la forma F-1 deben emitirse siempre bajo la referencia de la aprobación de la OMA RAC-145.
- 4.5 El procedimiento de control de subcontratación necesitará registrar las auditorías de los subcontratados, un programa de seguimiento de las acciones correctivas y un conocimiento de cuándo son utilizados tales subcontratados. El procedimiento debería incluir un proceso claro de revocación para subcontratados que no cumplan los requisitos de la OMA RAC-145.
- 4.6 El personal de auditoría de calidad debería auditar el control de la subcontratación y realizar auditorías de muestreo de los subcontratados, a menos que esta tarea sea llevada a cabo tal y como se establece en el subpárrafo 4.1 anterior.
- 4.7 El contrato entre la OMA RAC-145 y el subcontratado debería incluir unas consideraciones para la AAC que garanticen el derecho de acceso al subcontratado por parte de la AAC y/o sus delegados.

CA 145.80 Limitaciones de una OMA RAC - 145.

(Ver RAC - 145.80)

Este párrafo intenta cubrir la situación en la que una OMA RAC - 145 no disponga temporalmente de los elementos necesarios, herramientas, equipos etc., para un tipo o variante de aeronave para la cual está habilitada. Este párrafo significa, que la AAC, no necesita modificar la aprobación para eliminar ese tipo de aeronave con la condición, de que la OMA RAC -145 se comprometa por escrito a readquirir las herramientas equipos faltantes, antes de iniciar las actividades de mantenimiento para dicho tipo de aeronave.

CA 145.85 (a) Cambios en la OMA RAC - 145.

(Ver RAC - 145.85 (a))

El objetivo de este párrafo es permitir que la OMA RAC - 145 continúe aprobada, si ello fuera aceptable para la AAC, durante las negociaciones acerca de cualquiera de los cambios especificados. Sin este párrafo, la aprobación quedaría suspendida en todos los casos.

CA Anexo 1 al RAC-145 OMA RAC- 145 Entrenamiento

(Ver Anexo 1 al RAC – 145 - OMA RAC – 145)

El objetivo del entrenamiento es que la persona cuente con el conocimiento apropiado de la aeronave y/o los componentes de aeronave pertinentes a los que se les dará mantenimiento junto con los procedimientos asociados de la organización, o sea que la persona ha recibido capacitación y posee la experiencia en mantenimiento pertinente en el tipo de producto y los procedimientos asociados de la organización de tal forma que la persona entiende cómo funciona el producto, cuáles son los defectos más comunes y las consecuencias asociadas con estos defectos.

El nivel de entrenamiento requerido para cada persona estará en función de:

1. Su experiencia y complejidad;
2. Del trabajo que se espera (autorizado) realizar.

En algunos casos el trabajo puede ser complejo y requiere el uso de equipo especializado. En estos casos, el entrenamiento requerido puede ir desde un de on-the- job training (OJT) hasta una formación formal y su apropiada evaluación.

En cualquier caso, el programa debería establecer capacitación suficiente para alcanzar la competencia necesaria para realizar el trabajo autorizado.

Los requisitos de entrenamiento inicial para OM de una persona deben ser congruentes con los requisitos que establece el reglamento de licencia para el personal técnico aeronáutico. El entrenamiento recurrente para el personal certificador de la OMA de 2 persona debe ser definido en el manual de la organización de mantenimiento, el cual es aprobado por la AAC.

El entrenamiento recurrente puede ser recibido a través del fabricante, en un centro de entrenamiento reconocido o en el caso de que demuestre suficiente experiencia puede ser aceptable entrenamiento práctico (OJT).

El entrenamiento recurrente debería incluir aspectos relacionados con factores humanos (con menos profundidad las materias relativas a trabajo en equipo y comunicación). Para los casos en que no se disponga de una instrucción formal se puede aceptar la instrucción OJT como una medida alternativa siempre y cuando esté estructurado de la siguiente manera:

Una orientación teórica y práctica en las tareas apropiadas de acuerdo con el tipo de aeronave o componentes, como por ejemplo solución de problemas, reparaciones, ajustes, sustituciones, reglajes y comprobaciones funcionales. Utilización correcta de la documentación Utilización correcta de las herramientas y equipos especiales Además de los anterior, la instrucción OJT se debe dividir en 3 niveles que contenga:

Nivel 1. Lectura de la documentación que contenga la tarea a realizar: en este nivel el instructor discute con el participante el contenido del material guía a fin de familiarizarse con el contenido y establecer la intencionalidad del mismo; El instructor debe participar activamente y debe estar disponible para contestar cualquier pregunta. El instructor debe determinar cuando el personal podrá continuar al próximo nivel.

Nivel 2. Observación; durante este nivel el personal sujeto de entrenamiento observa al instructor respecto a la ejecución de la tarea y participa cuando se le es requerido; Este nivel requiere que el personal observe y también asista al instructor en el desempeño de la tarea a ser completada. durante este proceso, el instructor debe determinar mediante el cumplimiento de la tarea y el nivel de ejecución, si el personal ha comprendido el objetivo de la misma.

Nivel 3. Ejecución de la tarea, durante este nivel el personal capacitado ejecuta la tarea por sí solo y es observado por el instructor. Este nivel requiere que el participante ejecute la tarea bajo la supervisión del instructor. □ Este proceso debe ser establecido dentro del programa de entrenamiento de la OM, con el propósito de ser aprobado por la AAC.