



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE  
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-XXX-XX  
CARACAS, XX DE XXXX DE 2024**

**213°, 165° y 25°**

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en ejercicio de las competencias que me confiere el artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009; con base en lo previsto en el artículo 5 y 85 ejusdem, que establecen el Principio de Uniformidad de la normativa aeronáutica, y lo relativo a la Industria y organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico, respectivamente; en concordancia con las atribuciones legalmente otorgadas en el numeral 5 del artículo 7 y numerales 1,3 y 15 literal c del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

Dicta,

La siguiente,

**REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 145  
(RAV 145)**

**ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO  
(OMA)**

**CAPÍTULO A  
GENERALIDADES**

**SECCIÓN 145.1. OBJETOS**

Esta Regulacion Aeronautica tiene por objeto dictar las normas que permitirán la certificación y operaciones de las Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico Nacional y Extranjeras encargadas del mantenimiento de las aeronaves y sus componentes.



## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

### SECCIÓN 145.2 APLICABILIDAD.

**(a)** La presente regulación establece los requisitos para la emisión de aprobaciones a organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves, y establece las normas generales de operaciones para las Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico certificadas bajo esta regulación. Cuando la aprobación es otorgada, se aplica a toda la organización dirigida por un gerente responsable.

**(b)** Esta regulación clasifica a las Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico en:

**(1)** Nacional (OMAC-N), cuya localización física se encuentra dentro del territorio de la República Bolivariana de Venezuela; y

**(2)** Extranjera (OMAC-E), cuando se encuentra localizada fuera del territorio de la República Bolivariana de Venezuela, en un Estado con el cual se tenga o no suscrito un acuerdo de reconocimiento mutuo de organizaciones de mantenimiento con la República Bolivariana de Venezuela.

**(c)** Las personas jurídicas no puede operar como Organización de Mantenimiento Aeronáutico (OMA), sin estar debidamente certificada por la Autoridad Aeronáutica o en violación de un certificado de aprobación, las habilitaciones respectivas y su correspondiente lista de capacidad aprobada.

**(d)** El certificado de aprobación de una Organización de Mantenimiento Aeronáutico contendrá únicamente la siguiente información:

**(1)** Nombre de la organización.

**(2)** Número de la OMAC.

**(3)** Ubicación y referencia a las ubicaciones adicionales.

**(4)** Clasificación de las habilitaciones (categorías y clases) y referencia a las limitaciones.

**(5)** Fecha de emisión inicial.

**(6)** Número de revisión.

**(7)** Fecha de última revisión.

**(8)** Firma de la Autoridad Aeronáutica.

### SECCIÓN 145.3. DEFINICIONES.

**(a)** A los fines de esta Regulación, se establecen las siguientes definiciones y términos:



## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

**Autoridad Aeronáutica (AA):** Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela.

**Autoridad Aeronáutica Local (AAL):** Autoridad Aeronáutica Civil del Estado donde se ubica una OMA que opta por una certificación como organización de mantenimiento aeronáutico extranjera (OMA-E).

**AAC del Estado de Matrícula:** Autoridad de Aviación Civil del Estado en el cual está matriculada la aeronave.

**Accidente:** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo y se apaga su sistema de propulsión principal durante el cual:

**(a)** Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

**(1)** hallarse en la aeronave, o

**(2)** por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o

**(3)** por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma, hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación.

**(b)** La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

**(1)** afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y

**(2)** que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones) o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o



## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

(c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

**Nota 1:** Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los treinta (30) días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

**Nota 2:** Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

**Nota 2:** Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

**Nota 3:** El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en el numeral 5.1 del adjunto F del Anexo 13 de la OACI. En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulada solo se consideran aeronaves que tengan una aprobación operacional y/o certificado de tipo.

**Nota 4:** En el Adjunto F del Anexo 13 de la OACI figura orientación para determinar los daños de aeronave.

**Anexo a la Lista de Capacidad:** Documento aprobado por la Autoridad Aeronáutica y emitido por la OMAC de acuerdo con los procedimientos aceptados en el manual de la organización de mantenimiento (MOM). El Anexo a la lista de capacidad permite la gestión dinámica de los detalles de las habilitaciones para componentes, excepto motores, hélices y servicios especializados, que fueron aprobadas a la OMAC en su lista de capacidad. El Anexo es considerado parte de la lista de capacidad aprobada por la Autoridad Aeronáutica, sin embargo, se podrá permitir en este Anexo la auto inclusión de determinados servicios, siempre y cuando la OMAC tenga un adecuado proceso de auto inclusión, conforme a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.

**Autorización de Certificación RAV 145:** Es la autorización emitida por la Organización de Mantenimiento Aeronáutico aprobada de acuerdo a la RAV 145, la cual especifica que pueden firmar a nombre de ella, certificación de conformidad de mantenimiento, dentro de las limitaciones establecidas en dicha autorización.

**Calibración:** Conjunto de operaciones que establecen, bajo condiciones especificadas, la relación entre los valores de magnitudes indicados por un instrumento, sistema de medición, valores representados por una medida materializada o un material de referencia y los correspondientes valores reportados por patrones.

**Cancelación:** Acción de anular o derogar en forma definitiva el certificado de aprobación de la OMAC otorgado por la Autoridad



## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

Aeronáutica, bien sea por renuncia, o por verificación debida y por razones justificadas.

**Certificado de Aprobación:** Es el documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica que acredita que una Organización de Mantenimiento Aeronáutico ha cumplido con los requisitos establecidos en esta Regulación y demás normas técnicas vigentes.

**Competencia:** Habilidad demostrada para aplicar conocimientos y aptitudes, en base a la educación, formación, pericia y experiencia apropiada que se requiere para desempeñar una tarea ajustándose a la norma prescrita.

**Componente de Aeronave:** Todo equipo, instrumento, incluyendo motor y hélice o partes de una reparación o modificación.

**Computadora:** Dispositivo que ejecuta series de transformaciones, aritméticas y lógicas, con los datos que se le someten.

**Certificación de Conformidad de Mantenimiento (visto bueno o CCM):** Documento por medio del cual se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere, han sido concluidos de manera satisfactoria, de conformidad con los datos de mantenimiento aplicables y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos de la organización de mantenimiento.

**Constatación:** Se genera en una actividad de certificación o vigilancia de la Autoridad Aeronáutica como resultado de la falta de cumplimiento a un requisito de una Regulación o disposiciones relacionadas con la seguridad operacional, procedimientos de los proveedores de servicio o la falta de aplicación de los textos aprobados o aceptados por la Autoridad Aeronáutica.

**Datos de Mantenimiento:** Cualquier dato aprobado o aceptado por la Autoridad Aeronáutica, necesario para asegurar que la aeronave o componente de aeronave pueda ser mantenida en una condición tal que garantice la aeronavegabilidad de la aeronave o la operación apropiada del equipo de emergencia u operacional.

**Datos de Mantenimiento Aceptables:** Cualquier dato técnico que comprenda métodos y prácticas aceptables por la Autoridad Aeronáutica y que puedan ser usados como base para la aprobación de datos de mantenimiento. Los manuales de mantenimiento, el manual de la OMAC y las circulares de asesoramiento, son ejemplos de datos de mantenimiento aceptables.

**Datos de Mantenimiento Aprobados:** Cualquier dato técnico que haya sido específicamente aprobado por la Autoridad Aeronáutica. Las especificaciones de los certificados de tipo y de los certificados de tipo suplementarios, directivas de aeronavegabilidad y los manuales de la organización que posee el certificado de tipo cuando sea



## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

específicamente indicado, son ejemplos de datos de mantenimiento aprobados.

**Datos sobre seguridad operacional.** Conjunto de hechos definidos o conjunto de valores de seguridad operacional recopilados de diversas fuentes de aviación, que al analizarlo se utiliza para mantener o mejorar la seguridad operacional.

**Nota:** Dichos datos sobre seguridad operacional se recopilan a través de actividades preventivas o reactivas relacionadas con la seguridad operacional, incluyendo, entre otros, lo siguiente:

- (a) investigaciones de accidentes o incidentes;
- (b) notificaciones de seguridad operacional;
- (c) notificaciones sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- (d) supervisión de la eficiencia operacional;
- (e) inspecciones, auditorías, constataciones; o
- (f) estudios y exámenes de seguridad operacional

**Denegar:** Significa no conceder la certificación de una OMA, al verificar que el solicitante que se encuentra en proceso de obtener el certificado de aprobación como OMAC RAV 145, no satisface los requerimientos mínimos exigidos en esta regulación.

**Estándar Aprobado:** Estándar de fabricación, diseño, mantenimiento o calidad aprobado por la Autoridad Aeronáutica de un Estado signatario del Convenio OACI.

**Estado de diseño:** Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

**Estado de diseño de la modificación:** Estado que tiene jurisdicción sobre la persona o entidad responsable del diseño de la modificación o reparación de una aeronave, motor o hélice.

**Estado de fabricación:** Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.

**Estado de matrícula:** Estado en el cual esta matriculada la aeronave.

**Estado del Explotador:** Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

**Gerente Responsable:** Persona de la administración de alto nivel que tiene autoridad y responsabilidad corporativa sobre las operaciones de la OMAC, para asegurar que todo el mantenimiento



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

requerido por el cliente puede ser financiado y realizado de acuerdo con las normas requeridas por la Autoridad Aeronáutica y la presente regulación. Es el representante directo ante la Autoridad Aeronáutica y es la persona que se asegura que el personal de la OMAC cumpla con esta regulación.

**Nota:** La denominación de "Gerente" es únicamente para el uso de esta regulación, la OMAC puede usar otras designaciones, como: Director Ejecutivo, Presidente, Vicepresidente, etc.

**Habilitación:** Autorización otorgada por la Autoridad Aeronáutica a una OMAC para realizar mantenimiento en aeronaves o componentes de aeronaves de una marca y modelo específico.

**Incidente:** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

**Incidente grave:** Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de un aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

**Información sobre seguridad operacional:** Datos sobre seguridad operacional procesados, organizados o presentados en un determinado contexto a fin de que sean de utilidad para compartirlos, intercambiarlos o mantenerlos para la gestión de la seguridad operacional.

**Indicador de Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional:** Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.

**Inspección:** Es el acto de examinar una aeronave o componente de aeronave para establecer la conformidad con un dato de Mantenimiento.

**Inspección en Proceso:** Es una inspección que garantiza un nivel adecuado de seguridad en un cambio de componente de aeronave, una reparación, una modificación y acciones correctivas de mantenimiento necesarias para solucionar las no conformidades derivadas de las tareas de mantenimiento de verificación de la condición de la aeronave o componente de aeronave. Estas inspecciones no deben ser confundidas con los ítems de inspección



## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

requerida (RII), los cuales son definidos por el explotador de servicios aéreos.

**Inspección de Pre-Vuelo:** Es la inspección realizada antes del vuelo para verificar que la aeronave se encuentra apta para el vuelo que se intenta realizar. No incluye una rectificación de defecto.

**Nota:** La inspección de pre-vuelo es realizada antes del primer vuelo del día.

**Ítem de Inspección Requerida (RII):** Tareas o actividades de mantenimiento que de no ser realizadas correctamente o si se utilizan materiales, partes incorrectas puedan dar como resultado fallas, mal funcionamiento o defectos que hagan peligrar la operación segura de la aeronave. El listado RII será definido por el explotador de servicios aéreos en el manual de control de mantenimiento (MCM).

**Lesión grave:** Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- (a) Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- (b) Ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies), o
- (c) Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- (d) Ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- (e) Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- (f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

**Lista de Capacidad:** Documento que indica las limitaciones de capacidad de mantenimiento que posee una Organización de Mantenimiento Aeronáutico conforme a lo establecido en la sección 145.10 de esta Regulación.

**Lista de Cumplimiento:** Documento que lista todas las secciones de esta Regulación con una breve explicación de la forma de cumplimiento (o con referencias a manuales/documentos donde está la explicación), y que sirve para garantizar que todos los requerimientos regulatorios aplicables son tratados durante el proceso de certificación.

**Mantenimiento:** Realización de las tareas requeridas en una aeronave y componentes de aeronave para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los mismos, incluyendo por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defectos y la realización de una modificación o reparación.

**Mantenimiento de Base:** Todo mantenimiento que no es mantenimiento de línea.





## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

**Mantenimiento de la aeronavegabilidad:** Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, componentes de aeronave cumplen con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.

**Mantenimiento de línea:** Todo mantenimiento que asegure la condición de aeronavegabilidad de la aeronave, que no requieren equipos, procedimientos ni instalaciones especializadas o complejos.

**Manual de Organización de Mantenimiento (MOM):** Documento aprobado por el gerente responsable del organismo de mantenimiento y aceptado por la Autoridad Aeronáutica, que presenta en detalle la composición de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico y las atribuciones del personal clave, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de inspección, de calidad y seguridad operacional.

**Material Explicativo e Informativo (MEI):** Toda aquella información adicional, que ayuda a explicar el significado de un requisito establecido en la presente regulación.

**Medios Aceptables de Cumplimiento (MAC):** Ilustran los medios, métodos o alternativas, pero no necesariamente los únicos posibles, para cumplir con un requisito específico contemplado en esta regulación.

**Mejores Prácticas de la Industria:** Textos de orientación preparados por un órgano de la industria, para un sector particular de la industria de la aviación, a fin de cumplir los requisitos de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), otros requisito de seguridad operacional de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas.

**Meta de Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional:** La meta proyectada o prevista que se desea conseguir, en cuanto a un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado que coincide con los objetivos de seguridad operacional de la organización.

**Modificación:** Una modificación de una aeronave o componente de aeronave significa un cambio en el diseño de tipo que no constituya una reparación, las cuales pueden clasificarse como:

**(a) Mayor:** una modificación mayor significa un cambio de diseño de tipo que no esté indicado en las especificaciones de la aeronave, del motor de la aeronave o de la hélice que pueda influir notablemente en los límites de masa y centrado, resistencia estructural, performance, funcionamiento de los grupos motores, características de vuelo u otras condiciones que influyan en las características de la aeronavegabilidad o ambientales, o que se hayan incorporado al producto de conformidad



## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

con prácticas no normalizadas o que no pueda ejecutarse por medio de operaciones elementales.

**(b) Menor:** una modificación menor significa una modificación que no sea mayor.

**Nota:** Para los efectos de esta regulación los términos "alteración" y "modificación" se utilizan como sinónimos.

**Organización:** Organismo registrado como una entidad legal en cualquier jurisdicción, ya sea dentro o fuera del territorio de la República Bolivariana de Venezuela. Esta organización puede estar ubicada en más de un lugar y puede ostentar una o más aprobaciones bajo esta regulación.

**Peligro:** Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.

**Personal de Certificación:** Es aquel personal que está autorizado por la OMAC de acuerdo a la presente Regulación, para emitir una certificación de conformidad de mantenimiento (CCM) a aeronaves o componentes de aeronave.

**Personal de Operaciones:** Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.

**Nota:** Dicho personal comprende, entre otros: tripulación de vuelo, controladores de tránsito aéreo, operadores de estaciones aeronáuticas, técnicos de mantenimiento, personal de organizaciones de diseño o fabricación de aeronaves; tripulación de cabina, despachadores de vuelo, personal de plataforma y personal de servicios de escala.

**Personal Técnico:** Es aquel personal de mantenimiento que esté involucrado en la ejecución de mantenimiento y que es responsable por la preparación y firma de registros de mantenimiento, certificados y documentos de conformidad de mantenimiento.

**Política de Calidad:** Constituyen las intenciones generales y la dirección de una organización con respecto a la calidad, aprobadas por el gerente responsable.

**Registro Técnico de Vuelo de la Aeronave:** Documento que sirve para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados en la aeronave durante su operación, así como la certificación de conformidad de mantenimiento correspondiente a las acciones correctivas efectuada por el personal de mantenimiento sobre estas. Este documento puede ser parte del libro de a bordo (bitácora de vuelo) o documento independiente.



## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

**Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional:** Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

**Reparación:** Es la restauración de una aeronave y/o componentes de aeronaves a su condición de aeronavegabilidad, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, cuando esta haya sufrido daños o desgaste por el uso, las cuales pueden clasificarse en:

**(a) Mayor:** Toda reparación de una aeronave o componente de aeronave que pueda afectar de manera apreciable la resistencia estructural, la performance, el funcionamiento de los grupos motores, las características de vuelo u otras condiciones que influyan en las características de la aeronavegabilidad o ambientales, o que se hayan incorporado al producto de conformidad con prácticas no normalizadas o que no puedan ejecutarse por medio de operaciones elementales.

**(b) Menor:** una reparación menor significa una reparación que no sea mayor.

**Reacondicionamiento (Overhaul):** Es el restablecimiento de una aeronave o componente de aeronave por inspección y reemplazo, de conformidad con un estándar aprobado para extenderle el potencial operacional.

**Riesgo de Seguridad Operacional:** La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.

**Seguridad Operacional:** Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.

**Sistema de Computadora:** Sistema que comprende una unidad central de procesamiento (CPU), una memoria, sistema de entrada salida y equipo conexo.

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

**Supervisión de la seguridad operacional:** Función desempeñada por los Estados para garantizar que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación cumplan con las normas, reglamentaciones y procedimientos conexos en materia de seguridad operacional, e incluye la evaluación de los SMS de los proveedores de servicios, de ser necesario.



## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

**Suspensión:** Se refiere a la interrupción o aplazamiento temporal del certificado de aprobación o de los alcances de la lista de capacidad de la OMAC de acuerdo a lo establecido en la presente regulación.

**Trazabilidad:** Capacidad para seguir la historia, aplicación o la localización de todo aquello que está bajo consideración, relacionada con el origen de los materiales y las partes, la historia del procesamiento, la distribución y localización del producto después de su entrega.

**Ubicación:** Lugar desde el cual una organización, realiza o propone realizar las actividades que requieren una aprobación bajo la presente regulación.

**Vigilancia:** Actividades estatales mediante las cuales el Estado verifica, de manera preventiva, con inspecciones y auditorías, que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación sigan cumpliendo los requisitos y la función establecidos, al nivel de competencia y seguridad operacional que el Estado requiere.

## CAPÍTULO B CERTIFICACIÓN

### SECCIÓN 145.4. SOLICITUD.

(a) La solicitud para la aprobación de una organización de mantenimiento o para la modificación de una aprobación existente, debe ser realizada de acuerdo al procedimiento establecido por la Autoridad Aeronáutica, firmada por el gerente responsable y presentada en la Forma INAC-145-003, incluyendo copias de:

(1) Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM) y/o sus enmiendas, requerido en la sección 145.30 del capítulo D de esta regulación.

(2) Lista de capacidad propuesta para cada ubicación, desarrollada de conformidad a los requerimientos de la sección 145.10.

(3) Lista de cumplimiento, en la cual la Organización de Mantenimiento Aeronáutico establezca el cumplimiento de cada requisito establecido en la presente regulación que sea aplicable.

(4) Comprobante del pago correspondiente al derecho aeronáutico establecido por la Autoridad Aeronáutica para el momento de la solicitud.



## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

**(5)** Copia del Acta Constitutiva de la Organización de Mantenimiento Aeronáutico inscrita ante el Registro Aeronáutico Nacional.

**(6)** Copia del documento que acredite la existencia de garantías al cumplimiento de las responsabilidades derivadas de la prestación del servicio de mantenimiento, previstas en esta regulación y en el resto del ordenamiento jurídico vigente.

**(b)** La sociedad mercantil solicitante una de aprobación como Organización de Mantenimiento Aeronáutico, debe establecer un sistema de gestión de la seguridad operacional con sus elementos desarrollados aplicables y aceptables para la Autoridad Aeronáutica previo a la emisión del certificado.

**Nota:** La Autoridad Aeronáutica aceptará las aprobaciones de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional hechas por la Autoridad Aeronáutica de otros Estados de una OMAC-E, tal y como lo establece el párrafo (d) de la sección 5.1 de la RAV 5.

**(c)** Una Organización de Mantenimiento Aeronáutico que se encuentre fuera del territorio de la República Bolivariana de Venezuela podrá solicitar un certificado de aprobación como OMAC-E, para cada una de sus ubicaciones, previa notificación a la Autoridad Aeronáutica de la razón por la cual desea obtener la aprobación como OMAC bajo los requerimientos de esta regulación, siempre que la Autoridad Aeronáutica considere que existe la necesidad de que se realice el mantenimiento a las aeronaves, motores o hélices registrados en la República Bolivariana de Venezuela en esa ubicación.

**(d)** Una Organización de Mantenimiento Aeronáutico en el extranjero, que se encuentre en un Estado que haya suscrito un acuerdo de reconocimiento mutuo de aceptación de Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico con la República Bolivariana de Venezuela, podrá solicitar el certificado de aprobación como OMAC-E, conforme a los criterios suscritos en el referido acuerdo, la Autoridad Aeronáutica después de evaluar y verificar el cumplimiento del acuerdo podrá emitir un solo certificado de aprobación como OMAC-E, bajo los requerimientos de esta regulación a la organización y aprobar una lista de capacidad a cada una de sus ubicaciones.

**(e)** Adicionalmente, a lo requerido en los párrafos (a), (b) y (c) de esta sección, el solicitante de una OMAC-E deberá presentar lo siguiente:

**(1)** Notificación escrita de la razón por la cual desea obtener la aprobación como OMA bajo los requerimientos de esta regulación.

**(2)** Copia vigente del Certificado de OMA o documento equivalente, emitido por su Autoridad Aeronáutica local (AAL), que lo autorice a prestar servicios de mantenimiento aeronáutico.



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**(3)** Copia de la lista de capacidad o documento equivalente, que indiquen los alcances y limitaciones aprobados por su Autoridad Aeronáutica local (AAL).

**(4)** Copia del Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM), aprobado o aceptado por su Autoridad Aeronáutica local (AAL), en idioma español o inglés, cuando el idioma sea diferente al español y se requiera traducción, ésta deberá ser efectuada por un intérprete público acreditado o autorizado por la autoridad competente en la República Bolivariana de Venezuela.

**Nota:** La Autoridad Aeronáutica Venezolana podrá aceptar un suplemento donde se declare la diferencia con el método o procedimiento mediante el cual se cumplirá con los requerimientos exigidos en esta regulación y no establecidos en los manuales aprobados o aceptados por la Autoridad Aeronáutica local (AAL) de una OMAC-E.

**(f)** Un solicitante de OMAC-E debe demostrar a la Autoridad Aeronáutica, que sus capacidades técnicas, procedimientos de mantenimiento e inspección y su sistema de calidad, son equivalentes a los requisitos de esta regulación. Cuando algún requerimiento de certificación u operación no sea equivalente, la Autoridad Aeronáutica, podrá aceptar un procedimiento alternativo de cumplimiento para satisfacer los requerimientos de esta regulación, siempre y cuando dicha alternativa proporcione un nivel de seguridad equivalente, para el trabajo específico para el cual se pretende la certificación.

### **SECCIÓN 145.5. APROBACIÓN DE LA CERTIFICACIÓN.**

Una organización de mantenimiento aeronáutico que demuestre que cumple con los requisitos establecidos en esta regulación y haya realizado el pago correspondiente a los derechos aeronáuticos estipulados por la Autoridad Aeronáutica, tendrá derecho a la aprobación como organización de mantenimiento aeronáutico bajo la Regulación Aeronáutica 145 (RAV 145) en sus diferentes ubicaciones.

### **SECCIÓN 145.6. CERTIFICADO Y ALCANCE DE APROBACIÓN.**

**(a)** La aprobación de una OMA está indicada en el Certificado de Aprobación de Organización de Mantenimiento Aeronáutico que otorga la Autoridad Aeronáutica.

**(b)** Las personas Jurídicas para operar una Organización de Mantenimiento Aeronáutico (OMA), deben contar con el certificado de aprobación otorgado por la Autoridad Aeronáutica y no podrán operar la OMA en contravención de lo indicado en dicho certificado y sus alcances.

**(c)** La lista de capacidad debe establecer el alcance y limitación de los trabajos que cubre la aprobación a través del certificado.



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**(d)** El alcance y limitaciones de la lista de capacidad aprobada por la Autoridad Aeronáutica a una OMAC-E, serán equivalentes a los aprobados en la lista de capacidad de su Autoridad Aeronáutica local (AAL). La Autoridad Aeronáutica podrá aprobar alcances y limitaciones diferentes a los aprobados por la autoridad aeronáutica local, cuando lo considere conveniente para la industria aeronáutica nacional.

### **SECCIÓN 145.7. VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS.**

**(a)** El certificado de aprobación de una OMAC se mantendrá vigente según lo establecido en la sección 145.11 de esta regulación o hasta que se renuncie a él, sea suspendido o revocado por la Autoridad Aeronáutica que lo otorgó de conformidad con lo requerido en la sección 145.12.

**(b)** La vigencia continua del certificado de aprobación emitido a una Organización de Mantenimiento Aeronáutico, estará sujeto al resultado satisfactorio de una inspección/auditoría de validez continua de la aprobación que realizará la Autoridad Aeronáutica, cuyos períodos no deberán exceder de veinticuatro (24) meses continuos.

**(c)** El titular de un certificado de aprobación que haya sido cancelado, suspendido o revocado por la Autoridad Aeronáutica o que decida renunciar a él, no puede ejercer los privilegios otorgados en el mismo, por lo cual deberá devolverlo a la Autoridad Aeronáutica de manera inmediata después de haber sido notificado por ésta.

**(d)** La cancelación, suspensión o revocatoria del certificado de OMA emitido por la Autoridad Aeronáutica local (AAL) al poseedor de un certificado de aprobación como OMAC-E, dejará sin efectos de manera inmediata los privilegios otorgados en el certificado de aprobación emitido por la Autoridad Aeronáutica bajo los requerimientos de esta regulación. En dicho caso, la OMA deberá informarlo de manera inmediata y por escrito a la Autoridad Aeronáutica después de haber sido notificado por su Autoridad Aeronáutica local (AAL).

### **SECCIÓN 145.8. ACCECIBILIDAD Y DISPONIBILIDAD DEL CERTIFICADO.**

Cada organización de mantenimiento aeronáutico certificada deberá mantener accesible y disponible el certificado de aprobación, la lista de capacidad, el anexo a la lista de capacidad, y el documento de ratificación de la validez de la aprobación (según sea aplicable), para el público y la Autoridad Aeronáutica.



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

### **SECCIÓN 145.9. LIMITACIONES DE LOS CERTIFICADOS.**

**(a)** La OMAC, no puede realizar mantenimiento a una aeronave o componente de aeronave para los cuales está aprobada, de acuerdo con el alcance de su lista de capacidad y el anexo a la lista de capacidad, cuando sea aplicable, cuando no tenga disponible alguno de los siguientes elementos:

- (1)** Edificios e instalaciones según lo requerido en las secciones 145.23 y 145.24 del Capítulo D de esta regulación.
- (2)** Equipamientos, herramientas y materiales según lo requerido en la sección 145.25 del Capítulo D de esta regulación.
- (3)** Datos de mantenimiento según lo requerido en la sección 145.26 del Capítulo D esta regulación; y
- (4)** Personal de certificación según lo requerido en la sección 145.22 del Capítulo D de esta regulación.

### **SECCIÓN 145.10. PRIVILEGIOS DE LOS CERTIFICADOS.**

**(a)** Para los propósitos de esta sección, una OMAC solamente puede realizar las siguientes tareas de acuerdo a lo establecido en su MOM:

- (1)** Tareas de mantenimiento a cualquier aeronave, componente de aeronave o partes de los mismos, que esté aprobada en su lista de capacidad y en el anexo a la lista de capacidad (cuando corresponda), en las ubicaciones indicadas y/o referenciadas en el certificado de aprobación.
- (2)** Arreglos para que otra Organización de Mantenimiento Aeronáutico que trabaja bajo el sistema de calidad de la OMAC, realice mantenimiento de acuerdo con lo establecido en el apéndice C de esta regulación.
- (3)** Realizar mantenimiento, de manera excepcional, fuera de las ubicaciones aprobadas, de acuerdo a su lista de capacidad, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:
  - (i)** Que la tarea de mantenimiento sea realizada de la misma manera que se realiza en la ubicación permanente de la OMAC y de acuerdo con los requisitos establecidos en esta regulación.
  - (ii)** Que todo el personal necesario, equipamiento, herramientas, materiales, datos de mantenimiento estén disponibles en el lugar donde el trabajo de mantenimiento será realizado.
  - (iii)** Que el MOM de la OMAC incluya los procedimientos para realizar tareas de mantenimiento en otro lugar que no sea el de la ubicación permanente de la OMAC.





## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**(iv)** Sean notificados a la Autoridad Aeronáutica antes de ser efectuados y

**(v)** Si la razón excepcional se llegase a transformar en recurrente en un determinado lugar, la OMAC deberá solicitar la aprobación en esa localidad.

**(4)** La certificación de conformidad de mantenimiento con respecto a lo requerido en el párrafo (a), subpárrafo (1) al subpárrafo (3) de esta sección, una vez que se ha completado el mantenimiento se emita de acuerdo con lo establecido en la sección 145.27 del Capítulo D de esta regulación.

**(b)** Una OMAC, puede emitir una certificación de conformidad de mantenimiento a cualquier aeronave o componente de aeronave, después de realizarse una reparación o modificación mayor; siempre y cuando el trabajo se haya realizado de acuerdo con datos de mantenimiento aprobados de acuerdo con lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana 21 (RAV 21).

### **SECCIÓN 145.11. LISTA DE CAPACIDAD.**

**(a)** Para cada ubicación de la OMAC se debe preparar y mantener actualizada una lista de capacidad para ser aprobada por la Autoridad Aeronáutica, en la cual la OMAC haya requerido certificación según esta regulación.

**(b)** Un anexo a la lista de capacidad, será presentada cuando sea requerida por la Autoridad Aeronáutica, en lo referido a componentes de aeronaves.

**(c)** Las OMAC no pueden realizar mantenimiento a aeronaves, componentes de aeronave, hasta tanto la aeronave o componentes de aeronave estén incluidos en la lista de capacidad o su anexo, si es aplicable, y sean aprobados por la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a lo requerido en esta regulación.

**(d)** La lista de capacidad debe identificar cada aeronave o componente de aeronave por marca y modelo indicando las limitaciones de capacidad de mantenimiento, debe ser elaborada por la OMAC de acuerdo con la estructura indicada en el apéndice D de esta regulación y utilizando la Forma INAC 145-002. El anexo a la lista de capacidad correspondiente a la Forma INAC 145-002-01 debe contener como mínimo: la identificación del componente, número de parte, fabricante, limitaciones, y fecha de autoevaluación.

**(e)** Para incluir una aeronave, componente de aeronave, o servicio especializado en la lista de capacidad o su anexo, la OMAC debe realizar una autoevaluación para asegurar que se cuenta con los



## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

edificios, instalaciones, equipamientos, herramientas, materiales, datos de mantenimiento y personal competente.

**(f)** El documento de la autoevaluación debe ser firmado por el gerente responsable registrando la fecha y debe mantenerse en archivo por la OMAC. Esta autoevaluación podrá permitir auto inclusión de determinados servicios en componentes en el anexo a la lista de capacidad de acuerdo al procedimiento aprobado que es parte del MOM.

**(g)** La OMAC para incluir una aeronave o componente de aeronave en la lista de capacidad debe hacer una solicitud de acuerdo al procedimiento establecido, para su evaluación y/o aprobación por la Autoridad Aeronáutica.

**(h)** La OMAC para incluir un componente de aeronave en el anexo a la lista de capacidad y que su numeración se desprende de un número raíz mencionado en la lista de capacidad, podrá hacerlo a través de un procedimiento claramente elaborado en el MOM y presentar igualmente a la Autoridad Aeronáutica la Forma INAC 145-002-01 junto a la autoevaluación para su revisión y certificación.

**Nota:** El Componente de Certificación y Vigilancia de OMA's de la Autoridad Aeronáutica, será responsable de sellar y firmas en todas sus páginas, en señal de aprobación.

**(i)** Las autoevaluaciones deben estar disponibles en las instalaciones de la OMAC para ser inspeccionadas por la Autoridad Aeronáutica cuando sean solicitadas

**(j)** La OMAC mantendrá los registros físicos y digitales de las autoevaluaciones por dos (2) años contados a partir de la fecha de aprobación de la enmienda de la lista de capacidad por parte de la Autoridad Aeronáutica.

### **SECCIÓN 145.12. REQUISITOS PARA MANTENER LA VALIDEZ CONTINÚA DEL CERTIFICADO DE APROBACIÓN.**

**(a)** A menos que el certificado de aprobación haya sido previamente cancelado o la OMAC haya renunciado a él, la validez continua del certificado de aprobación de una OMAC dependerá de lo siguiente:

**(1)** Que la OMAC se mantenga en cumplimiento con lo requerido en esta regulación.

**(2)** Que la Autoridad Aeronáutica tenga acceso para inspeccionar o auditar a la OMAC, a fin de determinar el continuo cumplimiento de esta regulación.

**(3)** Que sea presentado, por parte de la OMAC, una solicitud de inspección/auditoria de validez continua de la aprobación de acuerdo con el procedimiento establecido por la Autoridad



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

Aeronáutica, con un mínimo de treinta (30) días de anticipación al, lapso de cumplimiento de los veinticuatro (24) meses desde la fecha de la aprobación inicial o desde la última inspección/auditoria de validez continua de la aprobación, como corresponda, y según se indica en la sección 145.6, párrafo (b).

### **SECCIÓN 145.13. CANCELACIÓN, NEGACIÓN, O SUSPENSIÓN DEL CERTIFICADO.**

**(a)** La Autoridad Aeronáutica puede suspender, negar o cancelar el certificado de aprobación otorgado bajo esta regulación luego de realizar las debidas verificaciones y por razones justificadas, siempre que el solicitante o poseedor del certificado de aprobación no demuestra o satisface el cumplimiento continuo de los requerimientos exigidos en esta regulación.

**(b)** La Autoridad Aeronáutica está facultada para suspender o cancelar el certificado de aprobación requerido en esta regulación, si se evidencia que el mantenimiento de la aeronave o componente de la aeronave realizado por una OMAC, no es apto para emitir la certificación de conformidad de mantenimiento y en consecuencia se determina que la operación segura de una aeronave se ve adversamente afectada.

**(c)** La Autoridad Aeronáutica podrá adoptar las medidas necesarias conforme a lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil, para garantizar la suspensión o cancelación del certificado de aprobación requerido en esta regulación, previo el cumplimiento de los procedimientos respectivos.

**(d)** Cuando una OMAC, incumpla lo establecido en el subpárrafo (3) de la sección 145.11, su certificado de aprobación quedará suspendido hasta que sea recibido por parte de la OMAC, el documento emitido por la Autoridad Aeronáutica donde se ratifique la vigencia del certificado aprobación de la OMA.

### **SECCIÓN 145.14. AUTORIDAD PARA VIGILAR.**

**(a)** Cada OMAC debe permitir y otorgar todas las facilidades necesarias para que los inspectores de la Autoridad Aeronáutica inspeccionen o auditen su organización en cualquier momento, a fin de verificar entre otros, los procedimientos de mantenimiento, el sistema de calidad, el SMS, sus registros y su capacidad en general, a fin de determinar si cumple con los requerimientos de esta regulación para la



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

cual fue certificada. Luego de realizada esta inspección o auditoria, se notificará por escrito de cualquier constatación que se haya observado durante la misma.

**(b)** Los acuerdos de mantenimiento, que se realicen con un subcontratista deben incluir cláusulas que estipulen las inspecciones al subcontratista por parte de la Autoridad Aeronáutica, cuando esta así lo requiera. Luego de realizadas estas inspecciones, se notificará por escrito al gerente responsable de la OMAC sobre las constataciones encontradas o recomendaciones propuestas durante las mismas.

**(c)** Recibido los resultados de la inspección, el titular del certificado de aprobación como Organización de Mantenimiento Aeronáutico definirá un plan de acción correctiva (PAC) y demostrará dicha acción correctiva a satisfacción de la Autoridad Aeronáutica en el período establecido por ésta.

### **SECCIÓN 145.15. CAMBIOS DE LA OMAC QUE DEBE SER INFORMADOS.**

**(a)** Para cada uno de los siguientes casos y con el propósito que la Autoridad Aeronáutica determine el continuo cumplimiento de esta regulación y se enmiende de ser necesario el certificado de aprobación así como la lista de capacidad según sea aplicable, la OMAC debe informar a la Autoridad Aeronáutica cualquier propuesta de cambios, antes que estos sean realizados:

- (1)** El nombre de la Organización.
- (2)** La ubicación de la Organización.
- (3)** Ubicaciones adicionales de la Organización.
- (4)** El Gerente Responsable.
- (5)** Cualquier puesto clave requerido en la sección 145.16, párrafo (c) de esta regulación.
- (6)** Cualquier cambio en las instalaciones, equipamientos, herramientas, procedimientos, alcance del trabajo y personal de certificación que pueda afectar la aprobación.
- (7)** Cambio o transferencia de la propiedad de la OMAC.

**(b)** La Autoridad Aeronáutica indicará las condiciones bajo las cuales la OMAC puede operar durante estos cambios o determinará si el certificado de aprobación debe ser suspendido o cancelado.

## **CAPÍTULO C**

### **SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)**



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**  
**SECCIÓN 145.16. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS).**

**(a)** Una OMAC debe establecer, implementar y mantener un sistema de gestión de seguridad operacional, (SMS) que se ajuste a la dimensión y complejidad de la organización de mantenimiento de acuerdo a los requisitos establecidos en la RAV 5, el cual debe ser aceptado por la Autoridad Aeronáutica.

**(b)** Una OMA LAR 145 debe elaborar un plan para facilitar la implementación del SMS.

**(c)** El marco del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) debe contener cuatro componentes y doce elementos:

**(1)** Políticas y objetivos de seguridad operacional:

**(i)** Compromiso de la Dirección.

**(ii)** Obligación de rendición de cuenta y responsabilidades en materia de seguridad operacional.

**(iii)** Designación del personal clave de seguridad operacional.

**(iv)** Coordinación de la planificación de respuesta ante emergencias, cuando corresponda.

**(v)** Documentación del SMS.

**(2)** Gestión de riesgos de la seguridad operacional:

**(i)** Identificación de peligros.

**(ii)** Evaluación y mitigación de riesgos de la seguridad operacional.

**(3)** Aseguramiento de la seguridad operacional:

**(i)** Control y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional.

**(ii)** Gestión del cambio.

**(iii)** Mejora continua del SMS.

**(4)** Promoción de la seguridad operacional:

**(i)** Instrucción y educación.

**(ii)** Comunicación de la seguridad operacional.

**SECCIÓN 145.17. POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.**

**(a)** Compromiso de la Dirección:



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**(1)** Una OMAC como parte del compromiso de la Dirección debe definir una política de seguridad operacional, adecuadas al propósito de la organización.

**(2)** La Política de seguridad operacional debe:

**(i)** Reflejar el compromiso de la OMAC respecto a la seguridad operacional, incluida la promoción de una cultura de seguridad operacional;

**(ii)** incluir una declaración clara sobre la disposición de los recursos necesarios para la implementación de la política de seguridad operacional;

**(iii)** incluir procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional;

**(iv)** indicar claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables, en relación con sus actividades e incluir las circunstancias según las cuales podrían aplicar medidas disciplinarias;

**(v)** ser firmada por el Gerente Responsable de la OMAC;

**(vi)** ser comunicada a toda la organización con el respaldo visible correspondiente; y

**(vii)** ser revisada periódicamente para garantizar que sigue siendo pertinente y adecuada para la OMAC.

**(3)** Teniendo debidamente en cuenta la política de seguridad operacional, la OMAC debe definir sus objetivos en materia de seguridad operacional.

**(4)** Los objetivos de la seguridad operacional deben:

**(i)** Constituir la base para la verificación y la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional, como se dispone en la Sección 145.18 (a) (2);

**(ii)** reflejar el compromiso de la OMA de mantener y mejorar continuamente el rendimiento general del SMS;

**(iii)** ser comunicados a toda la OMA; y

**(iv)** ser examinados periódicamente para asegurar de que siga siendo pertinente y apropiada para la OMA.

**(b)** Obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional.

La OMA debe:

**(1)** Identificar al Gerente Responsable, que independientemente de sus otras funciones, tenga la obligación de rendición de



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

cuentas definitiva en nombre de la organización, respecto de la implementación y mantenimiento de un SMS eficaz;

**(2)** definir claramente las líneas de obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional para toda la OMA, incluida la obligación directa de rendición de cuentas sobre seguridad operacional del gerente responsable;

**(3)** determinar las responsabilidades de todos los miembros del personal clave de la OMAC, independientemente de sus otras funciones, así como la de los empleados, en relación con el rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS.

**(4)** documentar y comunicar la información relativa a la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades y las atribuciones de seguridad operacional de toda la organización; y

**(5)** definir los niveles de gestión con atribuciones para la toma de decisiones con respecto a la tolerabilidad de los riesgos de la seguridad operacional.

**(c)** Designación de personal clave de seguridad operacional.

**(1)** La OMAC debe designar al Gerente Responsable al que dará la autoridad necesaria para velar por que todo el mantenimiento que ejecute la organización pueda financiarse y realizarse de acuerdo con su SMS y conforme a lo requerido en esta regulación.

**(2)** El Gerente Responsable debe:

**(i)** Garantizar la disponibilidad de los recursos humanos, financieros y demás recursos requeridos para realizar el mantenimiento de acuerdo al alcance de la lista de capacidad de la organización.

**(ii)** Asegurar que todo el personal cumpla con el SMS de la OMAC y con los requisitos de esta regulación.

**(iii)** Asegurar que la política de seguridad operacional y de calidad es comprendida, implementada y mantenida en todo los niveles de la organización.

**(iv)** Demostrar un conocimiento básico de esta regulación.

**(v)** Tener responsabilidad directa en la conducta de los asuntos de la organización.

**(vi)** Tener la responsabilidad final y la rendición de cuentas, por la implementación y el mantenimiento del SMS.

**(vii)** Ser el contacto directo con la Autoridad Aeronáutica.

**(viii)** Ser aceptados por la Autoridad Aeronáutica.

**(ix)** Designar personas con suficiente competencia como responsables de las funciones de control y administración de



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

los sistemas de: mantenimiento, de inspección y de calidad, los que le reporten directamente.

**(3)** La OMAC debe designar una persona responsable de la seguridad operacional con suficiente experiencia, competencia y calificación adecuada.

**(4)** El responsable de la seguridad operacional debe:

**(i)** Ser responsable individual de la implementación y mantenimiento de un SMS eficaz.

**(ii)** Ser punto focal para el desarrollo y mantenimiento del SMS.

**(iii)** Asegurar que los procesos necesarios para el SMS estén establecidos, puestos en ejecución y mantenidos.

**(iv)** Informar directamente al Gerente Responsable sobre el funcionamiento y las mejoras del SMS y sobre asuntos relativos al cumplimiento de esta regulación.

**(v)** Ser aceptado por la Autoridad Aeronáutica.

**(d)** Coordinación de la planificación de respuesta ante emergencias:

**(1)** Cuando sea aplicable, la OMAC debe establecer y mantener un plan de respuesta ante emergencias para accidentes e incidentes en operaciones de aeronaves y otras emergencias de aviación a fin de garantizar que el plan de respuesta ante emergencias este coordinado correctamente con los planes de respuesta ante emergencias de aquellas organizaciones con las que deban interactuar durante la entrega de sus servicios y durante la emergencia.

**(e)** Documentación del SMS

**(1)** La OMAC debe preparar y mantener un manual o documento de SMS en la forma de papel o electrónica, en la que describa:

**(i)** La política y objetivos de seguridad operacional.

**(ii)** Los requisitos del SMS.

**(iii)** Los procesos y procedimientos del SMS.

**(iv)** Obligación de rendición de cuentas, sus responsabilidades y las atribuciones relativas a los procesos y procedimiento del SMS.

**(2)** La OMAC debe preparar y mantener actualizado, como parte de su MOM (Apéndice 1), un manual de SMS (MSMS) como parte de su SMS.





## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**(3)** La OMA LAR 145 debe preparar y mantener registros operacionales de SMS como parte de su documentación del SMS.

### **SECCIÓN 145.17. GESTIÓN DE RIESGO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.**

**(a)** Identificación del Peligro.

**(1)** La OMAC debe desarrollar y mantener un proceso para identificar los peligros asociados con los servicios de mantenimiento que proporciona, de acuerdo a su lista de capacidad.

**(2)** La identificación de peligros deberá basarse en una combinación de métodos reactivos y preventivos.

**(b)** Evaluación y mitigación de riesgos de la seguridad operacional.

**1)** La OMAC debe desarrollar y mantener un proceso periódico que garantice el análisis, la evaluación y el control de los riesgos de la seguridad operacional asociados con los peligros identificados.

### **SECCIÓN 145.18. ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.**

**(a)** Control y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional.

**(1)** La OMAC debe desarrollar y mantener los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y para validar la eficacia de los controles de riesgos de la seguridad operacional.

**(2)** El rendimiento en materia de seguridad operacional de la OMAC se debe verificar en referencia a los indicadores y metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS para contribuir a los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional.

**(b)** La Gestión de Cambio.

**(1)** La OMAC debe desarrollar y mantener un proceso para identificar los cambios que podrían afectar el nivel de riesgos de seguridad operacional existentes y que están asociados con los servicios de mantenimiento, de acuerdo a su lista de capacidad, y para de identificar y gestionar los nuevos riesgos de seguridad operacional que puedan derivarse de aquellos cambios.

**(c)** Mejora continua del SMS.

**(1)** La OMAC debe observar y evaluar sus procesos SMS para mantener y mejorar continuamente la eficacia del SMS.



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**  
**SECCIÓN 145.19. PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.**

**(a)** Instrucción y educación.

**(1)** La OMAC debe desarrollar y mantener un programa de instrucción de seguridad operacional que garantice que el personal cuenta con la instrucción y las competencias para cumplir sus funciones de SMS.

**(2)** El alcance del programa de capacitación de la seguridad operacional debe ser adecuado para el tipo de participación que cada persona tenga en el SMS.

**(3)** El gerente responsable debe recibir una capacitación mínima que considere conocimientos de seguridad operacional relacionados con:

- (i)** Política y objetivos de seguridad operacional.
- (ii)** Roles y responsabilidades del SMS.
- (iii)** Garantía de seguridad operacional.

**(b)** Comunicación de la seguridad operacional. La OMAC debe desarrollar y mantener medios oficiales para la comunicación de seguridad operacional que:

**(1)** Garanticen que el personal conozca el SMS hasta un grado proporcional a sus cargos.

**(2)** Difundan información crítica para la seguridad operacional.

**(3)** Expliquen por qué se toman determinadas medidas para mejorar la seguridad operacional, y

**(4)** Expliquen por qué se incorporan o modifican procedimientos de seguridad operacional.

**SECCIÓN 145.20. IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL.**

**(a)** La OMAC debe completar la implementación de un SMS a partir de la fecha de aprobación de su certificación.

**(b)** El período de implementación dependerá de la dimensión y complejidad de la OMAC, el cual tendrá un tiempo acordado con la Autoridad Aeronáutica.

**(c)** El tiempo acordado con la autoridad aeronáutica será establecido de acuerdo a los requerimientos de la sección 5.3 de la RAV 5.



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**  
**CAPÍTULO D**

**REGLAS DE OPERACIÓN DE LA OMAC**

**SECCIÓN 145.21. PERSONAL INVOLUCRADO EN MANTENIMIENTO.**

**(a)** La OMAC debe contar en forma permanente y en cantidad suficiente con personal para planificar, realizar, supervisar, inspeccionar, y monitorear los procesos y procedimientos de la organización de mantenimiento, de acuerdo con su aprobación, así como para la implementación, administración y continuidad del SMS, tomando en consideración los períodos de descanso del personal.

**(b)** La OMAC debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en mantenimiento y en las actividades del SMS, del sistema de inspección y del sistema de calidad, de acuerdo con un procedimiento aceptable para la Autoridad Aeronáutica, incluyendo un programa de instrucción inicial y continuo. Para el caso de una OMAC localizada en el extranjero, que tenga un programa de instrucción aprobado y/o aceptado por la Autoridad Local, la Autoridad Aeronáutica lo reconocerá como válido para cumplir con el requisito indicado en este párrafo.

**(1)** El programa de instrucción debe asegurar que todo el personal involucrado en mantenimiento tenga actualizados los conocimientos técnicos y de los procedimientos de la organización, incluyendo instrucción sobre aspectos relacionados con la actuación humana.

**(2)** La continuidad de la instrucción debe garantizar que todo el personal involucrado en mantenimiento haya sido entrenado en un ciclo permanente no mayor a dos (2) años, con el fin de asegurar que obtengan y mantengan las competencias requeridas para cumplir con las actividades técnicas de mantenimiento asignadas.

**(c)** La OMAC debe asegurarse que el personal que realiza tareas de inspección en proceso y/o de ítems de inspección requerida (RII) a las aeronaves y componentes de aeronaves en cumplimiento de lo requerido en la sección 145.29 (e) de este capítulo cumplan con los siguientes requisitos:

**(1)** Adecuada calificación y competencia que garantice el cumplimiento de lo requerido en la sección 145.29 de esta regulación. Dicha calificación y competencia debe ser establecida y controlada de acuerdo a un procedimiento aceptable para la Autoridad Aeronáutica.

**(2)** Estar adecuadamente familiarizado con los requerimientos establecidos en esta regulación, con los métodos y técnicas de



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

inspección, prácticas, equipos y herramientas para determinar la aeronavegabilidad de las aeronaves o componentes de aeronave que son objeto de mantenimiento.

**(3)** Poseer habilidad en el uso de los diferentes tipos de equipos para desarrollar las tareas de inspección.

**(4)** Poseer una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves (TMA II) vigente y emitida por la Autoridad Aeronáutica, con la habilitación y atribuciones respectivas de conformidad con la Regulación Aeronáutica Venezolana 60 (RAV 60).

**Nota:** Para el caso de una OMAC-E, ser titular de la licencia correspondiente como técnico en mantenimiento de aeronaves vigente y emitida por la Autoridad Aeronáutica Local (AAL) en donde se encuentra ubicada la OMAC-E.

**(d)** La OMAC debe mantener un registro actualizado de todo el personal involucrado en mantenimiento disponible a la Autoridad Aeronáutica, el cual debe incluir como mínimo:

**(1)** Cargo que ocupan actualmente.

**(2)** Años de experiencia y tipos de trabajo aeronáutico realizado.

**(3)** Antecedentes laborales con nombre de los lugares de trabajos anteriores y antigüedad.

**(4)** Alcance del trabajo actual.

**(5)** Tipo y número de la licencia de técnico en mantenimiento de aeronaves y los alcances de la misma.

**(6)** Autorización de Certificación de OMAC 145, cuando sea aplicable.

### **SECCIÓN 145.22. PERSONAL DE CERTIFICACIÓN.**

**(a)** La OMAC debe asegurar que el personal de certificación posea una licencia de técnico en mantenimiento de aeronaves (TMA II) vigente y emitida por la Autoridad Aeronáutica, con la habilitación y atribuciones respectivas de conformidad a la Regulación Aeronáutica Venezolana 60 (RAV 60) o una licencia equivalente emitida por la AAC local para el caso de una OMAC-E; y tenga un adecuado conocimiento de las aeronaves y/o componentes de aeronaves a los cuales se le efectuará mantenimiento y de los procedimientos asociados de la organización de mantenimiento aeronáutico antes de que se le emita o se le renueve la Autorización de certificación RAV 145.

**(b)** La OMAC debe asegurar que todo el personal que emite una certificación de conformidad de mantenimiento (CCM) de una aeronave o componente de aeronave haya ejercido las facultades de su



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

autorización de certificación RAV 145 en un periodo de seis (6) meses, en los últimos dos (2) años.

**(c)** Antes de emitir o renovar una autorización de certificación RAV 145, todo el personal de certificación debe ser evaluado por la OMAC conforme a lo requerido en este capítulo, en cuanto a competencia, calificaciones y capacidad para llevar a cabo sus obligaciones de certificación.

**(d)** La OMAC debe emitir al personal de certificación una autorización de certificación que especifique claramente los alcances y límites para certificar a nombre de la organización de mantenimiento. Esta autorización de certificación se emite una vez que la OMAC, se asegure de que este personal cumple con los párrafos (a), (b), (c) y (e) de esta sección, que sean aplicables. La validez continua de la autorización de certificación depende del continuo cumplimiento de los párrafos (a), (b) y (c) de esta sección, según sea aplicable.

**(e)** El Gerente Responsable será el encargado, en nombre de la OMAC, de la expedición y renovación de las autorizaciones de certificación al personal de certificación. El Gerente Responsable podrá delegar en otras personas esta función, de conformidad con el procedimiento especificado en el Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM).

**(f)** La OMAC debe mantener un registro de todo el personal de certificación, incluyendo detalles de cualquier licencia e instrucción completada y el alcance de sus autorizaciones de certificación RAV 145.

**(g)** La OMAC debe proveer al personal de certificación y mantener en su archivo personal una copia de su autorización de certificación RAV 145. Esta copia puede ser un documento físico o en formato electrónico; el personal de certificación debe ser capaz de mostrar esta autorización a cualquier persona autorizada de la Autoridad Aeronáutica en un tiempo razonable.

**(h)** Todo el personal de certificación y de inspección de una organización de mantenimiento aeronáutico, será exclusivo para la referida organización, es decir que la misma no podrá compartir el personal que ejecuta dichas funciones con otra OMAC, por ser éste fundamental en la seguridad de las operaciones de mantenimiento.

### **SECCIÓN 145.23. REQUISITOS PARA EDIFICIOS E INSTALACIONES.**

**(a)** La OMAC debe proveer instalaciones apropiadas para todo el trabajo que planea realizar, asegurando en particular, protección de los fenómenos del medio ambiente, del polvo y el calor. Las áreas donde se realizan trabajos especializados y las áreas de los hangares deben estar separadas como sea necesario, debe además garantizar que tales



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

espacios, bien sea para realizar trabajos especializados o comunes, estén debidamente separados, para garantizar que no ocurra contaminación del ambiente o espacio de trabajo.

**(b)** Debe proveer espacio de oficinas apropiado para la administración adecuada de las tareas del trabajo planificadas en el párrafo (a) de esta sección, incluyendo en particular, la administración de la calidad y el SMS, planeamiento y registros técnicos.

**(c)** El ambiente de trabajo debe ser apropiado para las tareas que se van a realizar y en particular, cumplir con requerimientos especiales que se deben observar. A menos que sea requerido de otra forma por el ambiente particular de una tarea, el ambiente de trabajo debe ser tal que la efectividad del personal no se vea afectada.

**(d)** Debe proveer instalaciones seguras de almacenamiento para los componentes de aeronaves, equipamientos, herramientas y materiales. Las condiciones de almacenamiento deben asegurar segregación entre los componentes y materiales certificados para liberarse al servicio. Las condiciones de almacenamiento deben estar en conformidad con las instrucciones del fabricante para prevenir el deterioro y daño de los elementos almacenados. El acceso a las instalaciones de almacenaje debe ser restringido a personal no autorizado.

**(e)** La distribución de las instalaciones de cada OMAC debe garantizar que exista una delimitación y separación por medios físicos tales, que permita definir inequívocamente sus espacios o áreas de trabajo para prevenir interacciones inadvertidas de agentes externos que puedan generar confusión en la ejecución de las tareas o durante la supervisión y vigilancia por parte de la Autoridad Aeronáutica.

### **SECCIÓN 145.24. REQUISITOS ESPECIALES PARA LOS EDIFICIOS Y LAS INSTALACIONES.**

**(a)** Además de los requisitos para los edificios e instalaciones requeridos en la sección 145.23 de este capítulo, un solicitante de un Certificado de Aprobación de una OMAC RAV 145 con su correspondiente habilitación o de una habilitación adicional para estructura de aeronave, motores, sistema, hélices, instrumentos, accesorios o radio (aviónica), debe cumplir con los requisitos de los párrafos (b) hasta (h) de esta sección.

**(b)** Para incluir en la lista de capacidad un tipo específico de estructura de aeronave se debe proveer una instalación adecuada, de tamaño suficiente y permanente, por lo menos para acomodar una aeronave de ese tipo. Si las condiciones meteorológicas del lugar de ubicación de la organización de mantenimiento aeronáutico permiten que el trabajo se realice al aire libre, se pueden utilizar plataformas o andamios de trabajo permanentes si cumplen con los requisitos establecidos en la sección 145.23 (a) de este Capítulo.



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**(c)** Si las habilitaciones solicitadas únicamente incluyen actividades de mantenimiento de línea o alcances, para las que no sea imprescindible una instalación o un hangar; no será necesario disponer del mismo, siempre y cuando el mantenimiento se efectúe sin afectar la eficacia de las tareas por las condiciones ambientales y la seguridad de las aeronaves o sus componentes.

**(d)** Un solicitante de una habilitación para plantas de poder, accesorios, debe proveer bandejas, bastidores o soportes, adecuados como para segregar motores completos o conjuntos de accesorios, unos de otros, durante el montaje y desmontaje. Debe poseer cubiertas que protejan las partes que esperan ser montadas o durante el montaje, para evitar que el polvo u objetos extraños penetren o se depositen en dichas partes.

**(e)** Un solicitante de una habilitación para hélices, debe proveer bastidores y soportes adecuados u otras fijaciones para el correcto almacenaje de las hélices una vez que se ha trabajado en ellas.

**(f)** Un solicitante de una habilitación para radio (aviónica), debe proveer instalaciones de almacenaje adecuadas para asegurar la protección de las partes y unidades que pueden deteriorarse por humedad, rocío y aquellas condiciones indicadas por el fabricante del producto.

**(g)** Un solicitante que aspira a una habilitación para instrumentos debe poseer instalaciones libres de polvo, si el lugar asignado para el montaje final no tiene aire acondicionado. Las áreas del organismo de mantenimiento y de montaje deben estar siempre limpias para reducir la posibilidad que el polvo u otros objetos extraños se introduzcan en los conjuntos de los instrumentos, cumpliendo los requerimientos del fabricante del producto.

**(h)** El solicitante de una habilitación de radio (aviónica), instrumentos o sistemas de computadoras debe poseer instalaciones que reúnan los estándares de control de ambiente especificado por el fabricante del equipo o sistema, libre de contaminantes.

**(i)** Cualquier otro requisito recomendado por el fabricante del artículo mantenido y/o modificado, por el fabricante de los materiales consumibles utilizados para el mantenimiento y/o la modificación de los artículos procesados por la OMA y por una especificación civil o militar actualmente utilizada por la industria y aceptada por la Autoridad Aeronáutica que otorgó la certificación.

### **SECCIÓN 145.25. EQUIPAMIENTOS, HERRAMIENTAS Y MATERIALES.**

**(a)** La OMAC debe tener el equipamiento, herramientas, materiales adecuados y necesarios para realizar cualquier trabajo de mantenimiento dentro de los alcances de su lista de capacidad.



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**(b)** Cuando sea necesario, las herramientas, equipamientos y equipos en particular que requiera calibración deben ser controlados y calibrados usando estándares aceptables para la Autoridad Aeronáutica, a una frecuencia que asegure su correcta operación y precisión, así mismo debe establecer un sistema claro de etiquetado o equivalente con la fecha de la próxima inspección o calibración. Los registros de estas calibraciones indicadas y el estándar utilizado deben ser mantenidos por la OMAC, durante la vida útil de la herramienta o dos (2) años desde su última calibración, lo que ocurra más tarde.

**(c)** Para los equipos o herramientas cuyo uso es tan esporádico que su disponibilidad permanente no es necesaria, la OMAC debe demostrar que, cuando sean requeridos, se pueden obtener externamente bajo un sistema de contrato o de una forma que asegure su disponibilidad exclusiva en el momento oportuno y que durante ese tiempo estarán bajo el control total de la OMAC. Cuando la OMAC utilice esta alternativa debe contemplar un procedimiento en el MOM que sea aceptable por la Autoridad Aeronáutica.

### **SECCIÓN 145.26. DATOS DE MANTENIMIENTO.**

**(a)** La OMAC debe mantener, usar datos de mantenimientos aplicables y actualizados para efectuar el mantenimiento, incluyendo reparaciones y modificaciones. La OMAC sólo debe utilizar datos de mantenimiento que son originales, no se aceptarán copias o la utilización de datos de mantenimiento de otra OMAC.

**(b)** Para los propósitos de esta sección datos de mantenimiento aplicable deben ser:

**(1)** Cualquier requerimiento, procedimiento, directiva de aeronavegabilidad, o datos aplicables, aceptados o aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

**(2)** Manuales de mantenimiento, reparación y reacondicionamiento, boletines de servicio, así como programas de ajuste y tolerancia aceptados o aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

**(3)** Cualquier estándar aplicable, tal como prácticas estándar de mantenimiento emitidas por cualquier Autoridad, Instituto u Organización y que sea reconocida por Autoridad Aeronáutica; como un buen estándar de mantenimiento; y

**(4)** Cualquier dato aplicable emitido de acuerdo con el párrafo (c) de esta sección.

**(c)** La OMAC solo puede modificar las instrucciones de mantenimiento de acuerdo con un procedimiento especificado en el MOM, donde se demuestre que estos cambios garantizan un nivel de seguridad equivalente o mejor; ello estará sujeto a la aprobación de la





## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

Autoridad Aeronáutica y a que el poseedor del Certificado de Tipo haya sido informado. Esto excluye los diseños de ingeniería para las reparaciones y modificaciones.

**(d)** A excepción de lo requerido en el párrafo (e) de esta sección, la OMAC debe proveer un sistema común de tarjetas de trabajo o formularios para ser usados en todas las partes relevantes de la organización, en los que se debe transcribir en forma precisa, los datos de mantenimiento indicado en los párrafos (b) y (c) de esta sección haciendo referencia a las tareas particulares de mantenimiento contenidas en los datos de mantenimiento. Las tarjetas de trabajo o formularios pueden ser generados por computadora y mantenidos en una base de datos electrónica, siempre que exista un sistema de protección que impida su alteración no autorizada y que exista un respaldo de la base de datos electrónica que se actualice cada veinticuatro (24) horas después que se realice cualquier entrada a la base de datos principal. La OMAC debe tomar las precauciones para asegurarse de que los datos de mantenimiento indicados en el sistema de tarjetas o formularios a ser usados son confiables y están actualizados.

**(e)** La OMAC puede usar el sistema de tarjetas de trabajo o formularios de un explotador de servicios aéreos o propietario de aeronaves si así lo requiere el explotador de servicios aéreos o propietario. En este caso, la OMAC debe establecer un procedimiento para asegurar el correcto llenado de las tarjetas de trabajo o formularios del explotador de servicios aéreos o propietario de la aeronave.

**(f)** La OMAC, debe asegurar que todos los datos de mantenimiento estén fácilmente disponibles para ser usados cuando sea requerido por el personal de mantenimiento.

**(g)** La OMAC, debe asegurar que todos los datos de mantenimiento controlados por la organización son mantenidos debidamente actualizados.

**(h)** En el caso que los datos de mantenimiento sean controlados o provistos por el explotador de servicios aéreos o propietario de la aeronave, la OMAC debe demostrar:

**(1)** Mediante confirmación escrita del explotador de servicios aéreos o propietario de la aeronave, que estos datos de mantenimiento están actualizados o alternativamente se tiene un orden de trabajo para verificar el estado de las enmiendas de los datos de mantenimiento a ser utilizados; o

**(2)** Que esto está en el listado de enmiendas de los datos de mantenimiento del fabricante.



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**(i)** La OMAC que realice mantenimiento en aeronaves de un explotador de servicios aéreos o propietario de la aeronave debe utilizar las secciones aplicables del manual de control de mantenimiento (MCM) de ese explotador de servicios aéreos y su programa de mantenimiento aprobado.

**(ii)** La OMAC debe utilizar para trabajos especializados normas o estándares internacionales aceptables para la Autoridad Aeronáutica, para la realización de dichos trabajos.

### **SECCIÓN 145.27. CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO.**

- (a)** Luego de realizar el mantenimiento, una certificación de conformidad de mantenimiento (visto bueno) debe ser emitida por el personal autorizado para certificar a nombre de la OMAC, acreditando que el trabajo de mantenimiento efectuado a la aeronave o componente de aeronaves, ha sido realizado apropiadamente por la OMAC, de acuerdo con los procedimientos especificados en el MOM, tomando en consideración la disponibilidad y uso de los datos de mantenimiento especificados en la sección 145.26 de esta regulación.
- (b)** La certificación de conformidad de mantenimiento (visto bueno) se completará y firmará en el registro técnico de la aeronave, para certificar que el trabajo de mantenimiento realizado se completó satisfactoriamente según datos actualizados de mantenimiento y los procedimientos descritos en el MOM de la OMAC.
- (c)** La conformidad de mantenimiento contendrá lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana 43 (RAV 43), sobre registros de certificación de conformidad de mantenimiento (visto bueno) para una organización de mantenimiento aeronáutico.
- (d)** Luego de realizar mantenimiento a un componente de aeronave, un documento de conformidad de mantenimiento (Forma INAC 21-004, denominado "Tarjeta de Aprobación de Aeronavegabilidad" o equivalente) debe ser emitido por el personal autorizado para certificar a nombre de la OMAC, acreditando que todo el mantenimiento de componente de aeronave ha sido realizado apropiadamente por la OMAC, de acuerdo a los procedimientos especificados en el MOM. El apéndice B de esta regulación prescribe la utilización de la Forma INAC 21-004 para identificar la aeronavegabilidad y estado de elegibilidad de componentes de aeronaves.
- (e)** Un componente de aeronave que recibió mantenimiento sin estar instalado en la aeronave requiere que se le emita un certificado de conformidad de mantenimiento a través de la Forma INAC 21-004, "Tarjeta de Aprobación de Aeronavegabilidad" por ese



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

mantenimiento y que se emita otra certificación de conformidad de mantenimiento al momento de instalarse en la aeronave.

- (f) Adicionalmente, luego de realizar una modificación, reparación mayor a una aeronave o componente de aeronave, debe ser emitido una Forma INAC 43-001, denominado "Reparación Mayor y/o Modificación", por el personal de la OMAC autorizado para certificar que la modificación o reparación mayor ha sido realizada por la OMAC apropiadamente, de acuerdo a los procedimientos especificados en el MOM y en conformidad con los datos de mantenimiento aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

### **SECCIÓN 145.28. REGISTROS DE MANTENIMIENTO.**

(a) La OMAC debe registrar todos los detalles de los trabajos realizados de acuerdo a lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana 43 (RAV 43).

(b) La OMAC debe proveer al explotador de servicios aéreos o propietario de aeronave una copia de cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida, junto con una copia de cualquier dato de mantenimiento aprobado o aceptado por la Autoridad Aeronáutica para ser utilizado para realizar reparaciones o modificaciones mayores.

(c) La OMAC debe conservar copias de todos los registros detallados de mantenimiento y cualquier dato de mantenimiento asociado, por dos (2) años a partir de la firma de la conformidad de mantenimiento.

### **SECCIÓN 145.29. SISTEMA DE MANTENIMIENTO, INSPECCIÓN Y DE CALIDAD.**

(a) La OMAC debe establecer procedimientos en el MOM, aceptables para la Autoridad Aeronáutica, para asegurar buenas prácticas de mantenimiento, la aeronavegabilidad de las aeronaves y componentes de aeronaves al realizar un servicio de mantenimiento de acuerdo con su lista de capacidad.

(b) La OMAC debe establecer procedimientos que cubran todos los aspectos de la actividad de mantenimiento que pretende realizar, incluyendo la provisión, control de servicios especializados y los estándares con los cuales intenta trabajar, aceptables para la Autoridad Aeronáutica y se asegurará del cumplimiento de lo requerido en el párrafo (a) de esta sección, estableciendo un sistema de mantenimiento y de inspección, para asegurar la aeronavegabilidad de las aeronaves o componentes de aeronaves en que la propia OMAC o sus subcontratistas realizan mantenimiento.

(c) Los procedimientos deben establecer que las modificaciones y reparaciones mayores se realicen utilizando los datos aprobados o aceptados por la Autoridad Aeronáutica.



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**(d)** El sistema de mantenimiento y de inspección debe cubrir todas las actividades de mantenimiento, desde que se recibe la aeronave o componente de aeronave, hasta que se emite la certificación de conformidad de mantenimiento. Los elementos que considera un sistema de mantenimiento y de inspección son los siguientes:

- (1)** Control de los servicios efectuados por OMAS no aprobadas.
- (2)** Competencia del personal que realiza la tarea de inspección en proceso y de RII.
- (3)** Actualización de los datos de mantenimiento a ser utilizados.
- (4)** Sistema de inspección.
- (5)** Control sobre la calibración de herramientas y equipos incluyendo intervalos de calibración; y
- (6)** Formularios a utilizar por la organización de mantenimiento aeronáutico y forma de llenado.

**(e)** La OMAC debe desarrollar y mantener procedimientos y registros adecuados relacionados a un sistema de inspección como parte integral del sistema de mantenimiento y de inspección que contemple las siguientes fases:

- (1)** Inspección de recepción de materiales y componentes (materias primas y partes).
- (2)** Inspección preliminar de las aeronaves o componentes de aeronaves que es entregada a la Organización de Mantenimiento Aeronáutico por el explotador de servicios aéreos o propietario de la aeronave, cuando corresponda.
- (3)** Inspección por daños ocultos.
- (4)** Inspecciones del programa de mantenimiento de la aeronave o componente de aeronave y las inspecciones obligatorias.
- (5)** Inspecciones realizadas durante el proceso de mantenimiento (inspección en proceso y RII).
- (6)** Inspección final o inspección de conformidad.

**(f)** Una OMAC solo puede certificar la conformidad de mantenimiento de una aeronave o componente de aeronave después de haber realizado mantenimiento y haberse efectuado las inspecciones en proceso correspondientes por un inspector autorizado de conformidad con lo requerido en la sección 145.22, párrafo (d) de esta regulación.



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**(g)** Una OMAC no puede emitir un certificado de conformidad de mantenimiento para una aeronave o componente de aeronave, de acuerdo con lo requerido en la sección 145.27 de este Capítulo, sin un contrato u orden de trabajo firmado por el propietario o explotador de servicio aéreo de la aeronave o del componente de aeronave que defina de forma clara e inequívoca el alcance del trabajo a realizar de forma tal que la aeronave o componente pueda ser liberado al servicio.

**(h)** La OMAC debe establecer un sistema de calidad y de SMS que incluya auditorías independientes a fin de verificar el cumplimiento con los estándares requeridos para el mantenimiento de las aeronaves, componentes de aeronaves y para monitorear que los procedimientos son los adecuados para asegurar buenas prácticas de mantenimiento y la aeronavegabilidad de las aeronaves y componentes de aeronaves.

**(i)** La OMAC debe establecer un sistema de reportes de retroalimentación de la calidad y de SMS para el personal clave de la organización establecido en la sección 145.16, párrafo (c), y en última instancia al gerente responsable quien debe asegurar que se tomen las acciones correctivas de forma apropiada y oportuna en respuesta a las constataciones resultantes de las auditorías independientes establecidas en el párrafo (h) de esta sección.

**(j)** El servicio de auditorías independientes previstas en el sistema de calidad podrá ser subcontratado a otra OMAC aprobada de acuerdo a las disposiciones de esta regulación o a una persona con un nivel de competencia técnica apropiada y una experiencia comprobada en el área de auditorías.

**(k)** Una OMAC como parte de la responsabilidad funcional y el compromiso de la Administración, debe definir una política de calidad adecuada al propósito de la organización, la cual debe que ser incluida en el MOM y que debe ser firmada por el gerente responsable de la organización.

### **SECCIÓN 145.30. MANUAL DE LA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO (MOM).**

**(a)** La OMAC debe desarrollar y mantener actualizado un MOM, para uso y orientación del personal de la organización, que puede presentarse en documentos separados o en archivos digitales separados, siempre y cuando la parte administrativa del manual contenga una referencia cruzada clara de estos documentos o archivos electrónicos y que su contenido incluya por lo menos cada requerimiento de esta regulación y lo indicado en el Apéndice A.

**(b)** El MOM y cualquier enmienda subsiguiente debe ser aceptado por la Autoridad Aeronáutica. Una OMAC-E puede usar anexos o suplementos a sus manuales aprobados por su Autoridad Aeronáutica local (AAL) para satisfacer los requisitos de esta regulación, en este



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

caso, este suplemento y sus enmiendas deberán ser aceptados por la Autoridad Aeronáutica.

**(c)** La OMAC enviará prontamente copia de todas las enmiendas introducidas en el MOM a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.

### **SECCIÓN 145.31. INFORME SOBRE FALLAS, CASOS DE MALFUNCIONAMIENTO, Y DEFECTOS.**

**(a)** La OMAC debe informar a la Autoridad Aeronáutica, a la organización responsable del diseño de tipo o de tipo suplementario o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación y al explotador de servicio aéreo, sobre cualquier condición de una aeronave o componente de aeronave que haya identificado que pueda poner en peligro la aeronave.

**(b)** Los informes requeridos en el párrafo (a) de esta sección deben ser elaborados en la forma y manera indicada por la Autoridad Aeronáutica, los cuales deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento de la OMAC.

**(c)** Los informes deben ser enviados en un período no mayor a tres (3) días calendarios, a partir de la identificación de la condición no aeronavegable.

## **APÉNDICES.**

### **APÉNDICE A**

#### **MANUAL DE LA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO (MOM)**

**(a)** EL MOM deberá contener la información especificada en este apéndice. La información del manual deberá ser ordenada y clara para proporcionar al personal involucrado en mantenimiento de aeronaves o componentes de aeronaves la información necesaria para que pueda cumplir sus diversas funciones de conformidad con las condiciones de la aprobación y los requisitos de aeronavegabilidad requeridos por la Autoridad Aeronáutica.

**(b)** Si una OMAC utiliza un formato diferente, al indicado en el párrafo (d) de este apéndice, el manual deberá contener un anexo con referencias cruzadas que será usada como un índice con una explicación de dónde el MOM aborda cada tema.

**(c)** El propósito del Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM) será:

**(1)** Explicar en forma sencilla, clara y de fácil entendimiento por cualquier empleado de la OMAC, el sistema interno de inspección,



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

mantenimiento, y de la calidad a fin de permitir que dicho personal cumpla sus diferentes tareas de acuerdo a los términos y condiciones de la autorización otorgada por la Autoridad Aeronáutica.

**(2)** Proporcionar una guía para controlar y dirigir todas las actividades de mantenimiento realizadas por la OMAC.

**(i)** Acreditar ante la Autoridad Aeronáutica cómo se ejecutarán todas las actividades, de acuerdo con el alcance de su lista de capacidad y como se cumplirán los requisitos de aeronavegabilidad.

**d)** El contenido, organización y detalle del manual, podrá variar de acuerdo con la complejidad y tamaño del OMAC. Sin embargo, la Autoridad Aeronáutica al determinar la aceptabilidad del MOM, se asegurará que su contenido y el de sus manuales complementarios o suplementos, satisfagan los requisitos de esta regulación y proporcionen las instrucciones, procedimientos e información mínima que se indican a continuación:

### **PARTE 1: ADMINISTRACIÓN.**

- 1)** Definiciones y abreviaturas usadas en el MOM.
- 2)** Una descripción de los procedimientos de la organización y los sistemas de inspección o sistemas de calidad, que tome en consideración la gestión de la seguridad operacional.
- 3)** Una declaración firmada por el gerente responsable basándose en la lista de cumplimiento de la Regulación Aeronáutica Venezolana 145 (RAV 145), confirmando que el manual de la organización de mantenimiento y cualquier manual asociado, que haya sido referenciado, define el cumplimiento de la RAV 145 y que éste será cumplido en todo momento.
- 4)** La política y los objetivos de seguridad operacional, de calidad, y los procedimientos para su revisión periódica relativa para asegurar su aplicabilidad en la OMAC.
- 5)** Los nombres de los cargos y nombres del personal clave de la organización.
- 6)** Procedimiento para generar y mantener actualizada la lista de personas de certificación aprobadas por la OMA RAV 145 y su disponibilidad para la Autoridad Aeronáutica;
- 7)** Las obligaciones y responsabilidades de las personas con puestos gerenciales y del personal de certificación, incluyendo los asuntos que



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

pueden tratar directamente con la Autoridad Aeronáutica a nombre de la OMAC.

- 8)** Un organigrama que muestre las líneas de responsabilidad del personal clave de la organización.
- 9)** Una indicación general de los recursos humanos necesarios para atender la lista de capacidad.
- 10)** Una descripción general de las instalaciones ubicadas en cada dirección especificada en el certificado de aprobación de la OMAC, incluyendo su plano de planta y de distribución.
- 11)** Procedimiento para efectuar modificaciones menores al MOM.
- 12)** Procedimiento de enmiendas y control de páginas efectivas al manual de la organización de mantenimiento y de SMS (MSMS), registro de revisiones y lista de distribuciones de manual.
- 13)** Procedimientos para que las enmiendas al manual (o manuales) sean distribuidas en toda la organización e igualmente a las personas a quienes se les haya entregado previamente una copia.
- 14)** Procedimiento de notificación a la Autoridad Aeronáutica respecto a cambios en la organización, sus actividades, autorizaciones, ubicación y personal.
- 15)** Una descripción de los procedimientos para implantar los cambios que afectan a la aprobación del organismo de mantenimiento.
- 16)** Procedimiento para generar y mantener actualizada la lista de las funciones de mantenimiento subcontratadas, si es el caso.
- 17)** Procedimiento para evaluar y aprobar a los subcontratistas de la OMAC, que incluya generar, controlar y mantener actualizada la lista de los mismos y la cual estará disponible a requerimiento de la Autoridad Aeronáutica.
- 18)** Procedimiento para generar y mantener actualizada la lista de ubicaciones de mantenimiento, si es el caso.

### **PARTE 2: PROCEDIMIENTOS DEL SISTEMA DE MANTENIMIENTO. (Sección 145.29, literal (a) hasta (d))**

- 1)** Los procedimientos utilizados para establecer y controlar la competencia del personal de la organización de acuerdo con los alcances de la OMAC.
- 2)** Una descripción general del alcance del trabajo que se ha autorizado en las condiciones estipuladas en la aprobación de la OMA.
- 3)** Procedimiento para preparar la certificación de conformidad de mantenimiento y las circunstancias en que ha de firmarse como lo requiere la sección 145.27 de esta regulación.





## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

- 4)** Una descripción del método empleado para completar y conservar los registros de mantenimientos requeridos en la sección 145.28 de esta regulación.
- 5)** Sistema de control de registros de mantenimiento en computadora y métodos utilizados para respaldo de la información.
- 6)** Procedimiento para mantener un listado mensual actualizado de los trabajos de mantenimiento.
- 7)** Procedimiento para aprobar al personal autorizado a firmar la certificación de conformidad de mantenimiento y el alcance de dichas autorizaciones.
- 8)** Procedimiento de registros del personal de certificación.
- 9)** Procedimiento para la emisión de conformidad de mantenimiento cuando un trabajo es subcontratado.
- 10)** Procedimiento que aseguren con respecto a las aeronaves y/o componentes de aeronaves, la transmisión al explotador de servicio aéreo, la organización responsable del diseño del tipo de esa aeronave y a la Autoridad Aeronáutica las fallas, caso de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que tengan o pudieran tener efectos adversos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- 11)** Procedimiento para recibir, evaluar, enmendar y distribuir dentro de la organización de mantenimiento, todos los datos necesarios para la aeronavegabilidad, emitidos por el poseedor del certificado de tipo u organización del diseño de tipo.
- 12)** Una descripción, cuando corresponda de las actividades contratadas.
- 13)** Cuando corresponda, procedimientos adicionales para cumplir con los requerimientos y los procedimientos de mantenimiento del explotador aéreo o propietario de la aeronave.
- 14)** Procedimiento de evaluación, validación y control de proveedores.
- 15)** Procedimiento de evaluación, validación y control de subcontratistas.
- 16)** Procedimiento para almacenamiento, segregación y entrega de componentes de aeronave y materiales para mantenimiento.
- 17)** Procedimiento de aceptación de herramientas y equipos.
- 18)** Procedimiento de control y calibración de herramientas y equipos.
- 19)** Procedimiento para la administración de herramientas y equipamiento por el personal.
- 20)** Estándares de limpieza de las instalaciones de mantenimiento.



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

- 21)** Instrucciones de mantenimiento y relación con las instrucciones de los fabricantes de la aeronave o componente de aeronave, incluyendo actualización y disponibilidad al personal.
- 22)** Procedimiento de reparación mayor.
- 23)** Procedimiento de cumplimiento del programa de mantenimiento de la aeronave.
- 24)** Procedimiento para el cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad.
- 25)** Procedimiento para el cumplimiento de modificaciones.
- 26)** Procedimiento para la rectificación de defectos que aparezcan durante el mantenimiento.
- 27)** Procedimiento para la preparación y envío de los informes de condiciones no aeronavegables.
- 28)** Procedimiento para la devolución de componentes defectuosos al almacén de materiales.
- 29)** Procedimiento para mantener y controlar componentes y materiales en cuarentena.
- 30)** Procedimiento para devolución de componentes defectuosos al subcontratista y proveedores.
- 31)** Procedimiento para el control de componentes defectuosos enviados a los proveedores de los mismos.
- 32)** Procedimiento para realizar mantenimiento a explotadores de servicios aéreos o propietarios de aeronaves, incluyendo, llenado de formularios, procedimientos y registros del explotador de servicios aéreos o propietario de la aeronave.
- 33)** Procedimiento para el uso de la documentación de mantenimiento y su cumplimiento.
- 34)** Referencia a los procedimientos de mantenimiento específicos, tales como: procedimientos de corrida (running) de motor; procedimientos de presurización en tierra de las aeronaves; procedimientos de remolque de aeronaves y procedimientos de rodaje (taxeo) de aeronaves (de acuerdo a las habilitaciones de la OMAC).

### **PARTE 3: PROCEDIMIENTOS ADICIONALES DE MANTENIMIENTO POR UBICACIÓN (Cuando sea aplicable)**

- 1)** Procedimiento para el control de componentes, herramientas, equipo, materiales, etc. de mantenimiento de línea.
- 2)** Procedimientos de mantenimiento en línea para dar servicio, abastecer de combustible, deshielo, etc. a las aeronaves.



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

- 3)** Procedimiento para el control de mantenimiento de línea de defectos y defectos repetitivos.
- 4)** Procedimiento de línea para llenar el registro técnico de vuelo de la aeronave y emitir la conformidad de mantenimiento respectiva, según corresponda.
- 5)** Procedimiento para el retorno de partes defectuosas removidas de la aeronave.
- 6)** Procedimiento para mantener actualizada la información sobre la capacidad instalada para la ejecución de mantenimiento en las ubicaciones o bases adicionales de mantenimiento.

### **PARTE 4: PROCEDIMIENTOS DEL SISTEMA DE INSPECCIÓN. (Sección 145.29, literal (e))**

- 1)** Procedimiento para la inspección de recepción de los componentes de aeronaves, las materias primas, partes y ensamblajes adquiridas de los proveedores y subcontratistas o que hayan recibido mantenimiento de éstas, incluyendo métodos para garantizar la aceptable calidad de las partes y ensamblajes que no pueden ser completamente inspeccionados hasta su entrega a la organización.
- 2)** Procedimiento para la realización de inspecciones preliminares de todas las aeronaves y componentes de aeronaves que van a ser sometidos a mantenimiento.
- 3)** Procedimiento para la realización de inspecciones de todas las aeronaves o componentes de aeronaves que han sido involucrados en accidentes por daños ocultos antes de realizar mantenimiento.
- 4)** Procedimiento para la realización de inspección en proceso.
- 5)** Procedimiento de cumplimiento del programa de mantenimiento de la aeronave.
- 6)** Procedimiento para la realización de inspección final en las aeronaves o componentes de aeronaves que recibieron mantenimiento antes de la emisión del certificado de conformidad de mantenimiento; y,
- 7)** Cuando sea requerido, procedimiento para el control de los equipos de trabajo del fabricante en las instalaciones de la OMAC, dedicados a tareas en las cuales interactuarán con las actividades incluidas en las aprobaciones que pueda tener la OMAC.

### **PARTE 5: PROCEDIMIENTOS DEL SISTEMA DE CALIDAD Y SEGURIDAD OPERACIONAL. (Sección 145.29, literal (h) hasta (j))**



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

- 1) Procedimientos para auditorías internas de calidad y SMS de la organización.
- 2) Procedimientos para auditorías a los procedimientos de las funciones de mantenimiento subcontratadas, o la acreditación por parte de terceros, por ejemplo, utilización de organizaciones aprobadas en NDT aprobado por otra Autoridad Aeronáutica.
- 3) Procedimiento para tomar acciones correctivas y preventivas de las auditorias.
- 4) Procedimiento de registros del personal de auditorías.
- 5) Procedimiento de calificación del personal que realiza actividades especializadas, tales como pruebas no destructivas (NDT), soldadura, etc. (cuando sea aplicable).
- 6) Procedimiento de auto evaluación para incrementar su lista de capacidad.
- 7) Procedimiento para la auto inclusión (si corresponde).
- 8) Procedimiento para la solicitud y control de exenciones.

### **PARTE 6: PROCEDIMIENTOS DE COMPETENCIA DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.**

- 1) Procedimiento para asegurar que todo el personal involucrado en mantenimiento reciba una formación inicial y continuo adecuada a sus tareas y responsabilidades asignadas, para asegurar que sea capaz de realizar sus tareas de forma continua.
- 2) Procedimiento para asegurarse de que el personal que realiza tareas de inspección en proceso y de RII a las aeronaves y componentes de aeronaves tenga adecuada calificación y competencia de forma continua.
- 3) Procedimiento para asegurar que el personal de certificación tiene un adecuado conocimiento de las aeronaves y/o componentes de aeronaves que van a ser mantenidos y de los procedimientos asociados de la organización de mantenimiento.
- 4) Cuando la OMA decida tomar bajo su responsabilidad el otorgar y mantener la competencia del personal involucrado en mantenimiento, debe desarrollar procedimientos que considere por lo menos lo siguiente:
  - (i) procedimiento para preparar y organizar los cursos;
  - (ii) procedimiento para la elección de los instructores, y
  - (iii) procedimiento para la evaluación de la instrucción impartida.



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

### **PARTE 7: SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS).**

- 1) Control de documentos.
- 2) Requisitos reglamentarios del SMS.
- 3) Alcance e integración del sistema de gestión de la seguridad operacional.
- 4) Política de seguridad operacional.
- 5) Objetivos de seguridad operacional.
- 6) Responsabilidades de la seguridad operacional y personal clave.
- 7) Notificación de seguridad operacional y medidas correctivas.
- 8) Identificación de peligros y evaluación de riesgos.
- 9) Control y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional.
- 10) Investigaciones relacionadas con la seguridad operacional y medidas correctivas.
- 11) Capacitación y comunicación de seguridad operacional.
- 12) Mejora continua y auditoría de SMS.
- 13) Gestión de los registros de SMS.
- 14) Gestión de cambio; y
- 15) Plan de coordinación de respuesta ante emergencias.

### **PARTE 8: APÉNDICES.**

- 1) Muestras de los documentos, formularios y registros vigentes con sus instrucciones de llenado.

### **PARTE 9: LINEAMIENTOS PARA EL DESARROLLO, IMPLEMENTACIÓN Y PROCEDIMIENTOS EN LO RELACIONADO A FACTORES HUMANOS EN EL MANTENIMIENTO DE AERONAVES.**

- 1) Deberes y responsabilidades.
- 2) Factores humanos en el mantenimiento e inspección de aeronaves.
- 3) Reducción de los errores de mantenimiento.
- 4) Factores que contribuyen al error humano en el mantenimiento.
- 5) Instalaciones y entorno de trabajo.



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

- 6)** Estrategia relativa a la prevención de errores en el mantenimiento.
- 7)** Procedimientos de registro de errores humanos en el mantenimiento e inspección de aeronaves.
- 8)** Conocimiento y destreza técnica.
- 9)** Política para periodo y limitación de descanso de personal de mantenimiento.
- 10)** Procedimientos de contratación.
- 11)** Procedimientos de recursos humanos aplicables a mantenimiento; y
- 12)** Estrategia para prevenir los errores humanos en el mantenimiento.

### **APÉNDICE B**

#### **CERTIFICACIÓN DE CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO (CCM)/FORMULARIO INAC-21-004 "TARJETA DE APROBACION DE AERONAVEGABILIDAD"**

##### **Introducción**

Este apéndice contiene instrucciones relacionadas con la utilización de la Forma INAC 21-004, sólo en su aplicación como Certificado de Conformidad de Mantenimiento (CCM):

##### **a) Propósito y alcance del formulario Inac-21-004.**

- 1)** La Forma INAC 21-004, para los efectos de esta regulación, corresponde al Certificado de Conformidad de Mantenimiento para componentes de aeronaves (estructuras, motores, hélices y componentes).
- 2)** La Forma INAC 21-004, para los efectos de esta regulación, corresponde al Certificado de Conformidad de Mantenimiento para componentes de aeronaves (estructuras, motores, hélices y componentes).
- 3)** El propósito del certificado de conformidad de mantenimiento (Forma INAC 21-004) es identificar la aeronavegabilidad de los componentes, después del mantenimiento llevado a cabo por una OMAC.
- 4)** Sólo puede emitirse por organismos de mantenimiento aprobados o reconocidos por la Autoridad Aeronáutica dentro del alcance establecido en su lista de capacidad aprobada.



## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

### b) Generalidades

1) Cuando la OMAC requiera adicionar más datos sobre el mantenimiento realizado a un componente, de lo que permitan los casilleros, es aceptable que se adjunte información complementaria a dicho certificado, haciéndose referencia en el documento adjunto, al número inscrito en la casilla 3 que identifica el certificado. Asimismo, en la casilla 13 debe hacerse referencia al documento adjunto.

2) El certificado no deberá emitirse en las siguientes situaciones:

i) Cuando se conoce que el componente contiene un defecto considerado un riesgo a la seguridad del vuelo.

ii) Componentes que no han recibido ningún tipo de mantenimiento.

iii) Para reparaciones y alteraciones mayores; o

iv) Cuando el mantenimiento no pudo completarse.

3) El certificado deberá tener el formato adjunto, incluyendo la numeración de cada casilla. Sin embargo, el tamaño de cada casilla podrá variarse para satisfacer la aplicación individual, pero no al extremo de que pueda hacer irreconocible el certificado. El tamaño global del certificado podrá aumentarse o disminuirse significativamente, mientras éste continúe siendo reconocible y legible. Cuando exista duda se deberá consultar con la Autoridad Aeronáutica.

4) Todos los datos contenidos en este certificado, deberán estar claros y legibles para permitir una fácil lectura.

5) Todos los espacios, aplicables al efecto del formulario, deberán llenarse para que el certificado de conformidad de mantenimiento Forma INAC 21-004 sea un documento válido

6) El certificado o Forma INAC 21-004 deberá llenarse en español o inglés, según corresponda.

7) Los detalles a ser ingresados en el certificado podrán hacerse ya sea a máquina, por computadora o a mano, utilizando letra de imprenta para permitir su fácil lectura.

8) Deberá restringirse el uso de abreviaturas a un mínimo.

### c) Distribución

1) Original acompañando al componente; y

2) Copia en el archivo de la OMAC-N/OMAC-E emisora.



## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

### d) Errores en el Certificado

**1)** Si el último usuario encuentra un error en el certificado, deberá identificar quien lo emitió. Solamente quien originó el certificado podrá emitir uno nuevo si el error puede ser verificado y corregido.

**2)** El nuevo certificado deberá tener nuevo número de seguimiento, firma y fecha actualizada.

**3)** La petición para un nuevo certificado puede ser concedida sin volver a verificar la condición del componente de aeronave. El nuevo certificado no es una declaración de la condición actual y deberá referirse a la certificación previa en el Casillero 12 mediante la siguiente declaración: "Este certificado corrige el error en la casilla (colocar la casilla correcta) del certificado (colocar el número de seguimiento original) con fecha (coloque la fecha de la emisión original) y no cubre la conformidad/condición/vuelta al servicio". Ambos certificados deben ser retenidos de acuerdo con el periodo de retención asociado con el primero.

### e) Llenado del certificado de conformidad de mantenimiento Forma INAC 21-004 por el emisor.

Excepto que se indique de otra forma debe haber una anotación en todas las casillas para hacer del documento un certificado válido.

**Casilla 1** - Nombre del país de origen de la Autoridad Aeronáutica del Estado donde se emite el certificado.

**Casilla 2** - Se debe marcar con una X el recuadro (Conformidad de Mantenimiento) para indicar que el formulario se está usando para ese propósito.

**Casilla 3** - Ingresar el número único establecido mediante un sistema/procedimiento de numeración de la organización identificada en la Casilla 4, este puede incluir caracteres alfa numéricos para el control del certificado y efectos de seguimiento.

**Casilla 4** - Ingresar el nombre completo y la dirección de la OMAC-N/OMAC-E que libera el trabajo cubierto por este certificado. Se permite el uso de logotipos, etc., si es que el logotipo cabe dentro de la casilla.

**Casilla 5** - Su propósito es hacer referencia al número de la orden de trabajo o cualquier otro código de proceso interno de la OMAC, de manera que pueda establecerse un sistema rápido de seguimiento (trazabilidad).

**Casilla 6** - Ingresar el número de unidades del componente de aeronave cuando haya más de una. Esta casilla está prevista para





## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

permitir una referencia cruzada fácil a las "anotaciones" de la casilla 12.

**Casilla 7** - Ingresar el nombre o la descripción del componente de aeronave. Se debe dar preferencia al término utilizado en las instrucciones de mantenimiento para la aeronavegabilidad continuada o en los datos de mantenimiento (por ejemplo: catálogo ilustrado de partes – IPC, Boletines de servicio, manual de mantenimiento de componentes – CMM).

**Casilla 8** - Ingresar el número de parte, tal como aparece en el componente o la tarjeta de identificación del componente/tarjeta de embalaje. En el caso de los motores o hélices podrá utilizarse la designación del tipo.

**Casilla 9** - Especificar la cantidad de componentes, en este caso un solo componente por certificado

**Casilla 10** - Especificar el número de serie o identificación equivalente para el componente, si ninguno fuera aplicable, indicar "N/A".

**Casilla 11** - Tipo de trabajo que se ejecutó, por ejemplo:

"Reacondicionamiento" (overhaul); "Reparación", "Inspección y prueba", "Modificación menor", etc. Las declaraciones anteriores deberán apoyarse por referencia (en la Casilla 13) a los datos/manual/especificación aprobado(s) usado(s) durante el mantenimiento.

**Casilla 12** - Describir el trabajo identificado en la Casilla 11, ya sea directamente o haciendo referencia a la documentación de respaldo, necesaria para que el usuario o el instalador determine la aeronavegabilidad del (de los) componente(s) en relación con el trabajo que se certifica. De ser necesario, se puede emplear una hoja separada y hacer referencia a ella en la Forma INAC 21-004 principal. En cada declaración se debe identificar a qué ítem(s) de la Casilla 6 se refiere.

**Casillas 13, 14, 15, 16 y 17** - Estas casillas son específicamente reservadas para certificar la conformidad de fabricación de componentes recientemente fabricados, la OMAC emisora podrá anular este grupo de casillas con dos líneas diagonales, para impedir que equivocadamente se haga una anotación en alguna de ellas.

**Casilla 18** - Contiene la declaración de conformidad de mantenimiento requerida de que todo el mantenimiento fue realizado apropiadamente por la OMAC de conformidad con la regulación aplicable (RAV 43 / RAV 145.27) u otra regulación de otra Autoridad Aeronáutica que se haya identificado en la casilla 12.

**Casilla 19** - Se utilizará para la firma del personal de certificación autorizado por la OMAC.




## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

**Casilla 20** - Se registra el número de Certificado de Aprobación de la OMAC, según corresponda.

**Casilla 21** - El nombre impreso del signatario de la casilla 20 y número de licencia.

**Casilla 22** - La fecha en que se firma el certificado de conformidad de mantenimiento de la casilla 18.

<b>1. Autoridad Aeronáutica/ País</b>  G-20002838-6		<b>2. TARJETA DE APROBACION DE AERONAVEGABILIDAD</b> FORMA INAC 21-004 AIRWORTHINESS APPROVAL TAG FORM INAC 21-004 <input type="checkbox"/> CONFORMIDAD DE FABRICACION (MANUFACTURING CONFORMITY) <input type="checkbox"/> CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO (RETURN TO SERVICE)				<b>3. Número de seguimiento</b> Tracking Number
<b>4. Nombre y dirección de la organización.</b> Organization Name and address					<b>5. Orden de trabajo/contrato/factura</b> Work order/Contract/Invoice	
<b>6. Item</b> Item	<b>7. Descripción</b> Description	<b>8. Número de Parte</b> Part Number	<b>9. cantidad</b> Qty	<b>10. Número de serie</b> serial N°	<b>11. Estado/trabajo</b> Status /work	
<b>12. Observaciones</b> Remarks						
<b>13. Se certifica que los items identificados arriba fueron fabricados de conformidad con:</b> Certifies the items identified above were manufactured in conformity to: <input type="checkbox"/> Datos de diseño aprobados y están en condiciones de operación según Approved design data and are in condition for safe operation <input type="checkbox"/> Datos de diseño no aprobados especificados en la casilla 12 Non approved design data specified in block 12			<b>14. <input type="checkbox"/> RAV 145.21(a) Conformidad de Mantenimiento</b> RAV 145.27 (a) Return to Service <input type="checkbox"/> Otra Regulación, especificada en la casilla 12 Other regulation, specified in block 12 Se certifica que a menos que se especifique algo diferente en el recuadro 12, el trabajo indicado en el recuadro 11 y descrito en el recuadro 12, fue cumplido en conformidad con las RAV145 y RAV 43, y con respecto a ese trabajo los items están aprobados para retornar al servicio. Certifies that unless otherwise specified in block 12, the work identified in block 11 and described in block 12 was accomplished in accordance with RAV 145 and RAV 43 and respect to that work, the items is approved for return to service.			
<b>16. Firma autorizada</b> Authorized Signature		<b>15. Año de Autorización / Aprobación</b> Approval/authorization Year		<b>19. Firma autorizada</b> Authorized Signature		
<b>18. Nombre</b> Name		<b>17. Fecha (dd/mm/aaaa)</b> Date (dd/mm/yyyy)		<b>20. N° de certificado /Ref. de la aprobación</b> Certificate/Approval Ref. N°		
<b>21. Nombre y licencia</b> Name and License		<b>22. Fecha (dd/mm/aaaa)</b> Date (dd/mm/yyyy)				
<b>RESPONSABILIDADES DEL USUARIO/INSTALADOR</b> It is important to understand that this certificate is not an automatic authorization for installation. When the user / installer performs work in accordance with the rules of an airworthiness authority different than the airworthiness authority specified in block 1, it is essential that the user / installer ensures that his authority accepts items from the airworthiness authority airworthiness specified in block 1. The statements of the boxes 16 and 18 do not constitute installation certification in all cases, maintenance records must include a certification of the facility issued in accordance with national regulations the user / installer before it can operate the aircraft.						
<b>USUARI/INSTALLER RESPONSIBILITIES</b> It is important to understand that this certificate is not an automatic authorization for installation. When the user / installer performs work in accordance with the rules of an airworthiness authority different than the airworthiness authority specified in block 1, it is essential that the user / installer ensures that his authority accepts items from the airworthiness authority airworthiness specified in block 1. The statements of the boxes 16 and 18 do not constitute installation certification in all cases, maintenance records must include a certification of the facility issued in accordance with national regulations the user / installer before it can operate the aircraft.						

## APÉNDICE C

### ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO NO CERTIFICADAS BAJO LA RAV 145 TRABAJANDO BAJO UN SISTEMA DE CALIDAD DE UNA OMAC RAV 145 (TRABAJO SUBCONTRATADO)

#### a) Introducción

- 1) La sección 145.9 literal (a) numeral (2) de esta regulación permite que una organización pueda realizar algún tipo de mantenimiento, bajo el sistema de calidad de una OMAC.



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**2)** El término "subcontratado" o "subcontratista" será comúnmente usado en este apéndice para referirse a aquella organización de mantenimiento aeronáutico no aprobada o persona no aprobada bajo la Regulación Aeronáutica Venezolana 145 (RAV 145) que esté trabajando bajo el sistema de calidad de una organización de mantenimiento aeronáutico certificada (OMAC).

### **b) Fundamento del subcontrato RAV 145**

**1)** Las razones fundamentales para permitir que las OMAC subcontraten tareas de mantenimiento son las siguientes:

**(i)** Permitir la aceptación de servicios de mantenimiento especializados tales como, laminado, tratamiento de calor, spray de plasma, fabricación de partes especializadas para alteraciones/reparaciones menores, etc., sin requerir la aprobación directa de la Autoridad Aeronáutica. En general se relaciona con trabajos de apoyo al mantenimiento aeronáutico, que no estén específicamente listados en el Apéndice D de esta regulación.

**(ii)** El mantenimiento llevado a cabo bajo el sistema de control del subcontrato implica que por la duración de este mantenimiento, la aprobación de una OMAC ha sido temporalmente extendida para incluir al subcontratista. De esta forma, aquellas partes de las instalaciones del subcontratista, personal y procedimientos involucrados con los productos de la OMAC que están recibiendo mantenimiento, deben estar en cumplimiento con la Regulación Aeronáutica Venezolana 145 (RAV 145) durante la realización del mismo. Es responsabilidad de la OMAC asegurar que se cumplen estos requerimientos.

**(iii)** De acuerdo a lo requerido en el párrafo (c) numeral (1) de este Apéndice, la OMAC no requiere tener instalaciones completas para el mantenimiento que requiere subcontratar, pero debe tener sus propios procedimientos de control y personal de certificación para determinar que el subcontratista reúne los estándares necesarios;

**(iv)** La autorización para subcontratar es efectuada por la Autoridad Aeronáutica, mediante la aceptación del manual de la organización de mantenimiento (MOM).

**(v)** conteniendo procedimientos de evaluación y control de subcontrato, más una lista de los subcontratistas.

### **c) Procedimientos de la OMAC para el control de subcontratistas no certificados según la RAV145:**



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

A los efectos del control y evaluación de subcontratista los procedimientos establecidos por la OMAC deben contemplar lo siguiente:

- 1)** Establecer un procedimiento de pre-auditoria para auditar al candidato a subcontratista y determinar si los servicios que desea utilizar reúnen los requerimientos de esta regulación.
- 2)** Evaluar hasta dónde se van a usar las instalaciones del subcontratista. Como regla general, la OMAC debe requerir el uso de sus propios formularios, datos aprobados, materiales y partes, pero podría permitir el uso de herramientas, equipamiento y persona de subcontratista siempre y cuando estas herramientas, equipamiento y personal reúnan los requerimientos de esta regulación. En el caso de subcontratistas que puedan proveer servicios especializados, se podría, por razones prácticas, usar los servicios especializados de su personal especializado, datos aprobados y materiales, siempre y cuando sea aceptado por la OMAC. El personal de servicios especializados debe reunir los requerimientos de la norma o estándar de calificación previamente aceptado por la Autoridad Aeronáutica.
- 3)** Garantizar que los trabajos subcontratados son realizados de acuerdo a los requisitos de aeronavegabilidad apropiados y deberán estar establecidos en el MOM de la OMAC.
- 4)** Avalar que el certificado de conformidad de mantenimiento, será siempre emitido bajo el número del Certificado de Aprobación de la OMAC. No obstante, el certificado de conformidad de mantenimiento puede ser emitido ya sea en las instalaciones del subcontratista o de la OMAC, por personal que posea una autorización de certificación de esta última. Este personal debe ser de la OMAC pero podrá ser también una persona del subcontratista que reúna los estándares del personal de certificación de la OMAC, que haya sido aprobada por la Autoridad Aeronáutica por medio de la aceptación del MOM.
- 5)** Registrar las auditorías realizadas al subcontratista, e incluir un plan de seguimiento de acciones correctivas. Este sistema debe incluir un procedimiento claro para la autorización de un subcontratista; así como para la cancelación de los subcontratistas que no reúnan los requerimientos de una OMAC.
- 6)** El personal de auditorías de calidad de la OMAC deberá auditar la sección o departamento de control de subcontratos y realizar auditorías aleatorias a los subcontratistas, a menos que esta tarea sea realizada por el personal de auditorías independientes de calidad, en conformidad a como se indica en el párrafo (c) numeral (1) de este apéndice.



## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

7) Garantizar que el contrato o acuerdo entre la OMAC y el subcontratista debe contener previsiones para que la Autoridad Aeronáutica tenga el derecho de acceder al subcontratista, según la sección 145.13 literal (b) de esta regulación.

### APÉNDICE D

#### ESTRUCTURA PARA LA ELABORACIÓN DE LA LISTA DE CAPACIDAD

##### Clasificación de las Habilitaciones:

##### 1) Estructura de aeronaves.

(i) **Clase I:** Aeronaves de estructura mixta, de masa máxima certificada de despegue hasta 5700Kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue hasta 3175 kg. Excepto aviones ligeros deportivos.

(ii) **Clase II:** Aeronaves de estructura mixta, de masa máxima certificada de despegue sea superior a 5700Kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue sea superior a 3175 kg.

(iii) **Clase III:** Aeronaves de estructura metálica, de masa máxima certificada de despegue hasta 5700Kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue hasta 3175 kg. Excepto aviones ligeros deportivos; y

(iv) **Clase IV:** Aeronaves de estructura metálica de masa máxima certificada de despegue sea superior a 5700Kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue sobre 3175 kg.

(v) **Clase V:** Otras clases que no sean aviones y helicópteros (como planeadores, globos, dirigibles, aeronaves deportivas livianos o ligeras, ultralivianos, etc)

##### 2) Motores de aeronaves.

(i) **Clase I:** Motores alternativos de menos de 400 HP.

(ii) **Clase II:** Motores alternativos de más de 400 HP; y

(iii) **Clase III:** Motores a turbinas.

##### 3) Hélices.

(i) **Clase I:** Todas las hélices con paso fijo y de paso ajustable en tierra, de madera, metal o de construcción compuesta; y

(ii) **Clase II:** Todas las demás hélices.

##### 4) Radio (aviónica).



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

### **(i) Clase I:** Equipo de comunicación:

Cualquier equipo de radio (aviónica) de transmisión o recepción, o ambos usados en aeronaves para emitir o recibir comunicaciones en vuelo, sin tener en cuenta la frecuencia portadora ni el tipo de modulación utilizada; incluyendo los sistemas de intercomunicación auxiliar y afines, sistemas de amplificadores, dispositivos eléctricos o electrónicos de señalización para el personal de a bordo y equipos similares; pero no incluye los equipos usados para la navegación o de ayuda a la navegación de una aeronave, equipos usados para la medición de la altitud o despeje del terreno y otros equipos de medición operados con los principios de radio, radar o instrumentos mecánicos, eléctricos, giroscópicos o instrumentos electrónicos que son parte del equipo de radiocomunicaciones.

### **(ii) Clase II:** Equipo de navegación:

Cualquier sistema de radio (aviónica) usado en las aeronaves para la navegación en ruta o de aproximación. Estos sistemas no incluyen aquellos operados por principios de radar o de pulsos de radiofrecuencia o equipo de medición de altitud o despeje del terreno.

### **(iii) Clase III:** Equipo de radar:

Cualquier sistema electrónico de la aeronave operado por principios de radar o de pulsos de radiofrecuencia.

## **5) Sistemas de computadora.**

**(i) Clase I:** Sistemas de computadora de aeronaves similares.

**(ii) Clase II:** Sistemas de computadoras de motor.

**(iii) Clase III:** Sistemas de computadoras de aviónica.

## **6) Instrumentos.**

### **(i) Clase I:** Mecánicos:

Cualquier instrumento de diafragma; de tubo bordón, aneroide, óptico o centrífugo accionado mecánicamente que se use en la aeronave o para operar la misma, incluyendo tacómetros, indicadores de velocidad, sensores de presión, derivómetros, brújulas magnéticas, altímetros, o instrumentos mecánicos similares.

### **(ii) Clase II:** Eléctricos:

Cualquier sistema e instrumento indicador auto sincrónico y de indicación eléctrica, incluyendo instrumentos indicadores a



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

distancia, termómetros de cabeza de cilindro, o instrumentos eléctricos similares.

### **(iii) Clase III:** Giroscópicos:

Cualquier instrumento o sistema que use los principios giroscópicos e impulsado por presión de aire o energía eléctrica, incluyendo las unidades de control del piloto automático, indicadores de inclinación y viraje, giróscopos direccionales y sus accesorios partes, brújulas electromagnéticas y girosín (giróscopo direccional).

### **(iv) Clase IV:** Electrónicos:

Cualquier instrumento cuya operación dependa de tubos electrónicos, transistores o dispositivos similares, incluyendo medidores de cantidad de tipo capacitivo, sistemas de amplificación, y analizadores de motor.

## **7) Accesorios.**

### **(i) Clase I:**

Accesorios mecánicos que dependen para su operación, de la fricción, la energía hidráulica, enlaces mecánicos, o presión neumática incluyendo los frenos de rueda de la aeronave, bombas accionadas mecánicamente, carburadores, conjuntos de ruedas del avión, amortiguadores y mecanismos servo hidráulicos.

### **(ii) Clase II:**

Accesorios eléctricos que funcionan con energía eléctrica para su operación y generadores, incluyendo motores de arranques, reguladores de voltaje, motores eléctricos.

### **(iii) Clase III:**

Accesorios electrónicos que funcionan utilizando tubos electrónicos, transistores, o dispositivos similares, incluyendo controles de sobrecarga, controles de temperatura, de acondicionamiento de aire o controles electrónicos similares.

## **8) Servicios especializados.**

Los servicios especializados pueden ser emitidos a una OMAC para realizar mantenimiento o procesos específicos. La lista de capacidades debe identificar las especificaciones o normas utilizadas para la ejecución de los servicios especializados:

La especificación puede ser:

- (i)** Datos de mantenimiento del fabricante del producto específico;



## **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**(ii)** Civil o militar que sea comúnmente utilizada en la industria aeronáutica y aceptada por la Autoridad Aeronáutica; o

**(iii)** Una desarrollada por un solicitante y aprobada por la Autoridad Aeronáutica.

### **Aplicación de las Habilitaciones:**

La habilitación (1) "Estructura de aeronaves", en sus diferentes clases, comprende la ejecución de mantenimiento en la aeronave y en sus sistemas, equipos y componentes, instalados en ella, y que son efectuados utilizando la información técnica disponible en el respectivo manual de mantenimiento o de servicio de la aeronave.

Las habilitaciones comprendidas entre dos (2) (Motores de aeronaves) hasta siete (7) "Accesorios", en sus diferentes clases, implica la ejecución de mantenimiento en estos componentes accesorios, cuando se encuentran desmontados de la aeronave, los que se realizan generalmente en talleres especializados y para cuya ejecución se utilizan las instrucciones técnicas proporcionados por el fabricante del respectivo componente (Manual de reacondicionamiento (Overhaul), Cartas de límites y tolerancias, entre otros etc.).

La habilitación (8) "servicios especializados" comprende la ejecución de actividades de mantenimiento, procesos de mantenimiento o inspección bajo métodos especializados, cuya aplicación es transversal a cualquier aeronave o componente y que se efectúa según las instrucciones técnicas correspondientes, datos técnicos, las especificaciones o normas aplicables al respectivo método o proceso especializado.

Los servicios especializados pueden ser:

- (i)** Compensación de Brújulas.
- (ii)** Sistema Pitot Estático y Altímetros.
- (iii)** Sistema ATC Transponder.
- (iv)** Equipos de Emergencia.
- (v)** Pruebas No Destructivas (NDT).
- (vi)** Soldadura.
- (vii)** Procesos de Recubrimientos Metálicos.
- (viii)** Interiores de Cabina.
- (ix)** Pintura de aeronaves.
- (x)** Materiales Compuestos; o
- (xi)** Cualquier otro propósito que la Autoridad Aeronáutica encuentre que el requerimiento del solicitante es adecuado.





## REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**PRIMERA:** Las Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico Certificadas dispondrán de un lapso máximo de ocho (8) meses a partir de la fecha de publicación en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela o su próxima inspección/auditoria de validez continua del certificado (lo que ocurra primero), para ajustar y adecuar documentos, manuales o requisitos adicionales aquí establecidos.

**SEGUNDA:** Aquellas personas u organizaciones jurídicas que se encuentren durante la publicación de este documento en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela en un proceso de certificación inicial o inspección/auditoria de validez continua del certificado, dispondrán de un lapso máximo de ciento veinte (120) días continuos, para ajustar y adecuar los manuales, así como también cualquier otra documentación o requisito adicional a los aquí establecidos.

### DISPOSICIÓN DEGRATORIA

**ÚNICA:** Se deroga la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-837-16 de fecha 12 de agosto de 2016, publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.279 de fecha 23 de diciembre de 2016.

### DISPOSICIÓN FINAL

**ÚNICA:** La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Cúmplase,

**LEONARDO ALBERTO BRICEÑO DUDAMEL**  
**Presidente (E)**  
**Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)**

Decreto N° 4.851 de fecha 28/08/2023  
Publicado en Gaceta Oficial N° 42.701 del 28/08/2023