

## CAPITULO 126. EVALUACION DE UN OPERADOR EXTRANJERO QUE OPERA UNA AERONAVE DE MATRICULA DOMINICANA.

### SECCION 1. ANTECEDENTES

**1. OBJETIVO.** Esté capítulo provee una guía para evaluar un programa de mantenimiento y una Lista de Equipo Mínimo (MEL) para un operador extranjero de aeronave con matrícula dominicana.

### 3. GENERALIDADES.

#### A. Definiciones.

(1) Inspector principal de Mantenimiento. El inspector asignado tiene la responsabilidad del cumplimiento para el programa de mantenimiento aprobado bajo la subsección 129.14 del RAD.

(2) Manual Explicativo. Un manual de sistema, un manual representativo, o porciones específicas de manual que identifican el programa de mantenimiento aprobado.

**B. Operaciones Aprobadas.** Cualquier operación de una aeronave de matrícula dominicana en transportación común por un operador aéreo, está sujeta al MEL y a los requerimientos del programa de mantenimiento encontrados en la subsección 129.14. Esto incluye acuerdos en los cuales un fabricante suple una aeronave de matrícula dominicana como entrega provisional.

**5. REQUISITOS DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO.** Los requisitos del operador de tener un programa de mantenimiento aprobado por el IDAC, aseguran que la aeronave de matrícula dominicana será mantenida en condición aeronavegable de acuerdo con un programa, referirse a la CA 129-4, Programa de Mantenimiento para Aeronave con matrícula dominicana bajo el RAD 129, según lo previsto, para una guía sobre el contenido de un programa de mantenimiento aceptable y para una completa discusión de cómo los requisitos establecidos en el Anexo 6, de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) aplican a una aeronave de matrícula dominicana bajo el RAD129. Los estándares de la OACI son adoptados como la base para los programas de mantenimiento aprobados por el IDAC. Esto aplica a todos los operadores incluyendo aquellos que puedan no ser miembros de la OACI. El programa de mantenimiento debe también cumplir con los requisitos mínimos de las regulaciones.

**A. Identificación de Sección Relevante.** La subsección 129.14(a) establece los requisitos para las funciones de mantenimiento aprobado y administración, mientras que el RAD 43 provee los estándares de ejecución para las funciones de mantenimiento.

**B. Aprobación del Programa de Mantenimiento.** La evaluación de los programas de mantenimiento de la aeronave, cuando sea práctico, debe ser un esfuerzo unido de mantenimiento y aviónica.

(1) El sistema de manuales del operador consistirá en dos partes que requerirán aprobación específica. La primera parte describe el programa de mantenimiento que cae bajo el RAD 129 y que cumple los estándares específicos del Anexo 6 de la OACI, relacionados con la organización

# MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD

---

de mantenimiento del operador, administración, y procedimientos de control como aplican al mantenimiento de la aeronave de matrícula dominicana.

(2) Esas partes del sistema de manuales del operador que prescriben que los programas de mantenimiento deben ser identificados para apoyar la aprobación de los documentos. Esta es una de las áreas más complejas en el proceso de aprobación de los programas de mantenimiento. La literatura del inspector puede variar grandemente de acuerdo con el tamaño del operador. Por lo tanto, la elección de que material debe ser incluido o se debe hacer referencia como el programa aprobado, deberá ser resuelto en una base de caso por caso para cada operador.

(a) Si los manuales del operador son escritos o arreglados de manera tal que las partes pertinentes no pueden ser separadas fácilmente, se puede hacer referencia del sistema de manuales del operador en su totalidad en el documento de aprobación. En otros casos, el operador puede tener un solo manual, a veces aprobado por la Autoridad Aeronáutica Extranjera, que identifica todos los elementos esenciales, pero menciona otros manuales de soporte; o el sistema de manuales del operador puede estar arreglado de manera tal que capítulos específicos pueden ser extraídos e identificados individualmente.

(b) El inspector debe requerir al operador desarrollar procedimientos adicionales para dar soporte a los estándares de la OACI o cumplir los requisitos únicos de regulación si éstos no están en el programa vigente del operador. Por lo tanto, el “manual expositivo” debe ser determinado a discreción del inspector asignado en base a las circunstancias encontradas. Esta determinación también deberá tomar en consideración el control del método de revisiones que será empleado para mantener actualizados los programas aprobados.

(3) Los mecanismos del operador para ajustar los programas de mantenimiento de las aeronaves requerirá un análisis completo. Sus aplicaciones a la aeronave matrícula dominicana deben estar bien definidas en el programa del operador. La CA 129-4, no requiere un documento de confiabilidad aprobado separado, si el operador usa un control de confiabilidad para ajustar su programa de mantenimiento, el sistema debe estar descrito en su manual con las páginas pertinentes identificadas como parte del programa aprobado. Es imperativo que el programa aprobado asegure el acceso del IDAC a datos de confiabilidad y/o analíticos para facilitar la vigilancia.

(4) Si el operador usa escalamiento de corto tiempo, esto debe ser descrito en el manual expositivo como parte del programa de mantenimiento aprobado.

(5) El manual expositivo del operador puede hacer referencia a otros documentos aprobados que tratan tareas específicas (por Ej., un manual del motor del fabricante). El manual expositivo y el material de referencia significativo que cubren el programa aprobado (bajo el RAD 129) deben estar escritos en la lengua española. El material secundario puede estar en el idioma del operador si la interpretación está disponible

## C. Control de Revisiones.

(1) El inspector asignado y el operador extranjero deben acordar un control del sistema de revisiones. Este control debe ser parte del documento del programa de mantenimiento.

(2) Cualquier cambio del operador al programa de mantenimiento debe estar aprobado. Sin embargo, si las revisiones son aprobadas por la autoridad aeronáutica, la cual sigue las reglas de

# MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD

---

OACI, y dichas revisiones no son contrarias a las regulaciones, entonces el inspector asignado puede aceptar la revisión del programa de mantenimiento en esa base de aprobación.

(3) Algunos cambios requerirán la aprobación previa del IDAC sin importar que las apruebe la Autoridad Aeronáutica Extranjera (AAE). En razón que esta es una área a juicio del inspector, no puede haber una lista de reglas.

(a) Los artículos que necesitan aprobación previa del IDAC deben ser decididos en una base de caso por caso. Algunas reglas son:

La CA 129-4, provee que, los intervalos de los chequeos “C” y “D”, así como también los cambios significativos en su contenido, requerirán aprobación previa.

El inspector asignado puede determinar que otros artículos básicos o significativos del programa de mantenimiento de la aeronave del operador no pueden ser revisados sin aprobación previa.

La aprobación previa puede ser requerida también para cambios a elementos básicos dentro del programa de administración de mantenimiento del RAD129.

Algunos operadores pueden tener un programa de confiabilidad que permita ajustar su programa de mantenimiento, sin aprobación adicional de la autoridad aeronáutica extranjera. Cualquier revisión al manual del operador que cambia los procedimientos administrativos que controlan este tipo de programa, requiere la aprobación previa. A lo inverso, si la AAE aprueba directamente cada cambio del programa de mantenimiento de la aeronave del operador el cual es generado por su programa de confiabilidad, los cambios a los procedimientos administrativos no necesitan aprobación previa de la DGAC.

(b) Pueden haber varios ejemplos similares; sin embargo, en cualquier caso, el inspector debe coordinar con la AAE.

(4) El programa de mantenimiento debe establecer un margen de tiempo dentro del cual notificar al IDAC de cualquier revisión del programa aprobado. Una copia de la revisión debe ser enviada al IDAC.

**D. Estándares para el Mantenimiento de Registros.** Los requisitos de registros de mantenimiento están regidos por el Anexo 6, Parte 1, de la OACI y debe ser incluido en el programa de mantenimiento bajo el RAD 129.

**E. Mantenimiento de Aeronave.** La aeronave debe ser mantenida por personas autorizadas bajo la sub-sección 43.3 del RAD.

**NOTA: La sub-sección 43.13 del RAD esta enmendada para aceptar los métodos, procedimientos y prácticas prescritas por un programa de mantenimiento aprobado bajo el RAD 129. Esto permite la certificación de liberación de mantenimiento establecido en el anexo 6, Estándar 11.4 de la OACI.**

**F. Adopción del Programa.** Una adopción de un programa de mantenimiento de aeronave previamente aprobado, sigue los lineamientos encontrados en la CA 129-4, según aplique.

## **7. OBTENCION DE LA APROBACION DEL MEL.**

Cada operador extranjero puede obtener la aprobación para un MEL bajo la sub-sección 129.14 del RAD. Esta aprobación se hará mediante una carta de autorización, no por las especificaciones de operaciones, y una copia de la carta debe ser llevada a bordo de la aeronave.

**A.** Cada operador extranjero puede desarrollar su propio MEL basado en la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL) aprobado por la autoridad aeronáutica competente para el tipo de aeronave específica.

**B.** Para buscar la aprobación de un MEL, el operador extranjero debe mostrar que los procedimientos en su programa de mantenimiento son adecuados para apoyar el uso de su MEL.

**C.** Un operador extranjero que alquile una aeronave de matrícula dominicana de un operador aéreo dominicano puede optar usar un MEL aprobado de acuerdo con el MEL aprobado del operador aéreo dominicano, sujeto a la aprobación del IDAC por los acuerdos hechos.

## **9. APROBACIONES DE LOS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO Y MEL.**

**A.** El Departamento de Aeronavegabilidad del IDAC, tiene la responsabilidad de aprobar los programas de mantenimiento. El MEL es aprobado por los departamentos de Aeronavegabilidad y Operaciones del IDAC.

**B.** El operador debe ser invitado a participar en el proceso de aprobación del programa de mantenimiento. Una participación conjunta escrita con aprobación del operador debe ser solicitada para asegurar que el operador entiende y no objeta el programa de mantenimiento como está aprobado por el IDAC.

## SECCION. PROCEDIMIENTOS

### 1. REQUISITO Y COORDINACION.

#### A. Requisitos

- Conocimiento de los requisitos del RAD 43, 65 y 129.
- Terminación exitosa del curso de Adoctrinamiento de Inspector de Aeronavegabilidad o equivalente previo.

#### B. Coordinación.

Esta tarea requiere coordinación entre los Inspectores de Aeroanvegabilidad.

### 3. REFERENCIAS Y AYUDAS DE TRABAJO.

#### A. Referencias

- RAD 21, 43, 65, 91, 129 y 145
- CA 129-4, "Programa de mantenimiento para aeronaves de matrícula Dominicana bajo el RAD 129".
- Anexo 6 parte 1 de OACI.

#### B. Ayudas de Trabajo. Ninguna

### 5. PROCEDIMIENTOS.

A. Recepción de la carta de solicitud. Las solicitudes para las Especificaciones de Operaciones para los operadores aéreos extranjeros deben hacerse por carta. Asegurarse que la solicitud incluya lo siguiente:

- (1) La información prescrita en el RAD 129, Apéndice A.
- (2) Una copia del Certificado de Explotación.
- (3) Los siguientes documentos para cada aeronave de matrícula dominicana alquilada y operada por el solicitante.
  - No. de matrícula según el RAD 45.
  - El contrato de arrendamiento o memorando escrito firmado por ambas partes, si aplica.
  - El MEL propuesto ajustado a las operaciones del solicitante y en base al MMEL aprobado por la autoridad aeronáutica competente, si aplica.
  - Ver programa de mantenimiento que satisface los requerimientos de la sub-sección 129.14 del RAD.

# MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD

---

- Solicitud para la autorización de Vuelo Especial, aplica.

## **B.** verificar la aprobación de las Especificaciones de Operaciones.

Asegurarse que las OPSPECS han sido aprobadas por un Inspector de Operaciones antes de proceder con la aprobación del Programa de Mantenimiento.

## **C.** Evaluación del Programa de Mantenimiento.

(1) Determinar cuales de los manuales del Operador o parte de éstos (páginas, secciones y capítulos) requieren la aprobación específica de la DGAC.

(2) Asegurarse que todos los artículos aplicables de la CA 129-4, párrafos 7-16, están incluidos en el Programa de Mantenimiento del Operador.

## **D.** Evaluación del MEL.

Si un operador somete un MEL para aceptación, asegúrese que existe un MMEL para esa aeronave.

## **E.** Evaluación de un Programa de Mantenimiento y Lista de Equipo Mínimo de un Operador Aéreo Dominicano para ser usados por un Operador Aéreo Extranjero.

Para aeronaves alquiladas mantenidas bajo un programa de mantenimiento y un MEL adoptados, asegúrese de lo siguiente:

- El Operador Aéreo Extranjero es capaz de cumplir con lo requerimientos de programa de mantenimiento adoptado del arrendador
- El Operador Aéreo Extranjero es capaz de cumplir con lo requerimientos de operación y mantenimiento del MEL del arrendador.

**F.** Informar al Operador los requerimientos de notificación. Instruya al operador que deberá enviar al Departamento de Aeronavegabilidad una notificación de todos los cambios y revisiones hechas a su programa de mantenimiento.

**G.** Evaluación de las revisiones de un programa de mantenimiento aprobado. Evaluar las revisiones de in Programa de Mantenimiento como la aprobación original.

## **7. RESULTADO DE LA TAREA**

### **A.** La terminación de está tarea, resultará en:

(1) Aprobación de la solicitud. Si el solicitante cumple con los requerimientos de operaciones y mantenimiento de los RAD 43, 91 y 129, realice lo siguiente como aplique:

- (a) Emitir la aprobación del programa de mantenimiento.
- (b) Coordinar con el inspector principal de operaciones para confirmar la emisión del MEL.

(2) Rechazo de la solicitud. Realizar lo siguiente:

# MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD

---

- (a) Informar al solicitante por escrito de las deficiencias u omisiones que requieren acciones correctivas.
- (b) Si las deficiencias no pueden ser resueltos satisfactoriamente, dar por terminado el proceso de solicitud y retórnela con los datos adjunto al solicitante con una carta describiendo las razones.

**B.** Documentación de la tarea. Archivar la documentación de soporte en el Departamento de Aeronavegabilidad.

**9. ACTIVIDADES FUTURAS.** Vigilancia normal.