



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

1 PROPÓSITO

La presente circular informativa (CI) tiene como objetivo proporcionar una guía para que un explotador aéreo implemente un sistema de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad, de acuerdo a lo autorizado por la UAEAC en el CDO y dando cumplimiento a lo establecido en los numerales de los RAC 4.5.3.5 b), 121.1110, 121.1125, 135.1410 y 135.1425 según sean aplicables al tipo de operación aérea específica que tenga autorizado por parte de la UAEAC.

Esta CI se constituye como un procedimiento informativo de carácter técnico y/o administrativo generado por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil; pero no el único aceptable para la UAEAC. En ningún momento este procedimiento exime al solicitante de cumplir con las demás disposiciones vigentes y los requisitos de la Regulación Nacional, solicitados por otras dependencias de la UAEAC, establecidos en la regulación vigente aplicable a los RAC.

2 APLICABILIDAD

Esta C.I. está dirigida a todas las empresas aeronáuticas que se encuentren certificadas bajo el RAC 4 y que soliciten actualización de su CDO para dar cumplimiento al RAC 121, 135 o 138 en lo concerniente a la implementación del área/departamento de Gestión de Mantenimiento de la Aeronavegabilidad.

3 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

A menos que sea definido de otra forma en esta Circular Informativa, todas las palabras, frases, definiciones y abreviaturas tiene igual significado que aquellos usados en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC 1, RAC 4 capítulos V y VI, RAC 121, 135 y 138).

4 ANTECEDENTES

A fin de guardar concordancia con la armonización dentro de los Estados del SRVSOP y la estandarización de la documentación, se requiere que los explotadores implementen en sus organizaciones un departamento de Gestión de Mantenimiento de la Aeronavegabilidad.

En este momento las responsabilidades de la Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad de los explotadores aéreos se encuentran disgregadas en distintas áreas dentro de la organización, usando esta C.I. como documento guía los explotadores aéreos logran estandarizar sus organizaciones con las de los Estados del SRVSOP y dar cumplimiento a lo descrito en la normatividad correspondiente.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

5 REGULACIONES RELACIONADAS:

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia:

- RAC 4, numerales:
 - o RAC 4.5 sección: 3, 4.5.3.5 b).
 - o RAC 4.6 secciones: 2,3,4,6.
- RAC 121 numerales 121.1110 y 121.1125.
- RAC 135 numerales 135.1410 y 135.1425.

6 OTRA REFERENCIAS

- Anexo 6 de OACI. Operación de aeronaves.
- Anexo 8 de OACI. Aeronavegabilidad.
- C.I. 5100.082-005 Procedimiento Para La Elaboración Del Manual General De Mantenimiento Para Empresas Comerciales De Transporte Aéreo Regular Y No Regular (RAC. PARTE 4ª CAP. V Y VI).

7 MATERIA

7.1 Información sobre enmiendas.

VERSIÓN	MOTIVO	FECHA
1	Edición Inicial	20/01/2021
2	Ajuste para armonizar con RAC 121 y RAC 135.	11/08/2021

7.2 INTRODUCCIÓN.

En la práctica, los métodos de cumplimiento relacionados al sistema de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad pueden variar sustancialmente entre uno u otro; El explotador aéreo debe estar consciente que los procedimientos sugeridos en esta sección serán una guía de temas que se recomienda considerar. Adicionalmente se debe determinar el indicador de riesgo (IdR) de acuerdo con los valores predefinidos del estado de implantación de cada requisito reglamentario. Si bien es cierto que el explotador debe demostrar el cumplimiento de los requisitos reglamentarios de manera satisfactoria; lo que le dará un indicador de riesgo (IdR) es la valoración inicial para priorizar las inspecciones de vigilancia continua que debe tener en cuenta, con el



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

propósito de medir la eficiencia continua de su departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

AUTOEVALUACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD QUE EL EXPLOTADOR AÉREO DEBE TENER EN CUENTA PARA IMPLEMENTAR UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD.

El explotador debe implementar un departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad, cuyos procedimientos deben estar desarrollados en el MCM, con el detalle de los aspectos acorde a los numerales establecidos en las referencias RAC listadas en el numeral 5 de esta C.I.

CRITERIOS BÁSICOS PARA LA EVALUACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD PRESENTADO POR EL EXPLOTADOR.

La necesidad de contar con una organización que dé cumplimiento cabal a los requisitos establecidos en el RAC 4.5, 4.6, 121 y 135 sobre la responsabilidad de la aeronavegabilidad, hace obligatorio contar con un responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad por parte del explotador, con el propósito de velar por el cumplimiento de las responsabilidades inherentes a estos requisitos.

La existencia de esta área se justifica por la variada índole de información que se debe analizar, registrar y programar, para cuyo cometido normalmente se debe contar con una persona o personas competente(s), de acuerdo con la dimensión y complejidad de las operaciones, para la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Las actividades de esta dependencia a evaluar se agrupan, con carácter general, en las siguientes áreas o ámbitos de actividad:

PARTE 0 - ORGANIZACIÓN GENERAL, POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD

1. Política de Seguridad, Objetivos y compromiso corporativo del director Responsable.

EL Explotador deberá incluir un compromiso que contenga al menos la siguiente información:

- Una declaración firmada por el director Responsable (y refrendada por el Ejecutivo Responsable, si es diferente), confirmando que se cumplirá con las partes 4.5, 4.6, 121 y 135 de los RAC.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

- Compromiso de la organización de trabajar de acuerdo con los requisitos de la UAEAC parte Cuarta y RAC 121 y 135 y al manual aceptado.
- Compromiso de la organización de modificar el manual cuando sea necesario.

Nota: Cualquier modificación realizada en el texto de la declaración mencionada anteriormente, no deberá alterar la intención del texto original.

Cuando cambie el director Responsable de la Organización, esta deberá asegurarse de que el nuevo firme dicha declaración a la mayor brevedad posible, como parte de la aceptación por parte de la autoridad.

Nota: Si no se realizase dicha acción, podría invalidar la aceptación del departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad en el MCM.


Sólo será necesaria una nueva firma del compromiso por parte del director Responsable en el caso de cambios mayores. En el caso de cambios menores no será necesario actualizar la firma de la declaración por parte del director Responsable.

2. Información general y alcance de los trabajos.

Esta sección debe detallar cómo el departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad asociado a un operador cumple con las obligaciones detalladas en la Parte 4.5, 4.6, 121 o 135 del RAC.

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Facultades del departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad: El departamento debe detallar claramente en el MCM las facultades o privilegios con las que cuentan de acuerdo con el alcance solicitado por el operador. Las facultades aceptadas por la autoridad en el manual deberán coincidir con las detalladas en el CDO del operador.
- b) Breve descripción del Departamento: descripción en términos generales de cómo está estructurada el departamento bajo la gestión del director Responsable con una referencia al organigrama del explotador.
- c) Descripción de cómo el departamento se asegurará de que cada área del explotador proporcione toda la información necesaria (horas, ciclos, etc.).
- d) Relación con otras organizaciones (si aplica):
 - Compañía principal/secundaria: descripción de la relación específica que tiene

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	CIRCULAR INFORMATIVA No. 016		
	ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD		
Principio de procedencia: 5000	Clave: GCEP-1.0-22-006	Versión: 02	Fecha de aprobación: 18/08/2021

con otros miembros del grupo al que pertenezca.

- Consorcios: especificación del resto de los miembros, así como del objetivo del consorcio. En el caso de consorcios internacionales: departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad y procedimientos del consorcio, así como las aprobaciones de cualquier autoridad competente que apliquen.
 - Organizaciones con las que tiene acuerdo de mantenimiento.
- e) Tipo de operación: información completa del tipo de operaciones: comercial, trabajos aéreos, no comercial, regular/chárter, etc.
- f) Alcance de los trabajos que se considere constituyen la aceptación.

Nota: La aceptación del departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad es parte del CDO de los operadores sujetos al RAC 4.5, 4.6, 121 y 135.

3. Personal de gestión.

Este capítulo es esencial dado que es el único punto que permite determinar el cumplimiento del requisito mediante el cual se exige al explotador contar con el personal de gestión suficiente. El departamento debe hacer un análisis de las tareas que va a realizar, cómo se van a dividir o combinar dichas tareas, cómo se asignan las responsabilidades, cómo se establece la carga de trabajo y los requisitos del personal para realizar dichas tareas. Cuando se produzcan cambios significativos, deberá volver a realizarse dicho análisis por parte del Departamento.

Para estos efectos se considerará suficiente personal cuando se pueda cumplir con las responsabilidades establecidas en RAC 4.5, 4.6, 121 y 135 oportunamente para todas las aeronaves, de manera que los registros se mantengan al día.

El departamento debe determinar el “plan de Horas/Hombre” mencionado anteriormente, para permitir a la UAEAC evaluar la adecuación de los medios humanos de los que dispone. No debe aceptarse el MCM con este punto insuficientemente desarrollado.

Nota: El plan de Horas/Hombre deberá ser revisado cada vez que haya cambios significativos en el explotador o el departamento, tales como incrementos importantes de flota tanto puntuales como progresivos. Cada vez que se revise el Plan de Horas/Hombre por este motivo se deberá informar a la UAEAC, y ésta tendrá que aceptar los cambios o no en función cómo se realice la gestión de cambios en la organización.

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad: Considerando la importancia que tiene la gestión de mantenimiento de la



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

aeronavegabilidad para el normal desarrollo de las operaciones del explotador, se hace imperativo que una persona asuma la responsabilidad del departamento de la de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Es necesario resaltar que para aquellos que se certifiquen bajo 121, el responsable de la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad (Gestor de Aeronavegabilidad) cumplirá con los requisitos establecidos en 119.335 c), de otro lado, para quienes se certifiquen bajo 135, cumplirán con lo establecido en 119.345 e).

1. Para los efectos de cumplimiento de este requisito la persona que se nombre como responsable de esta gestión necesita contar con ciertas competencias y cualificaciones relacionadas con la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad, tales como capacidad de análisis de información técnica, reglamentación aeronáutica, boletines de servicio, directrices de aeronavegabilidad; contar con capacidades para gestionar recursos, capacidades de liderazgo etc. Se recomienda que dicha persona haya tenido experiencia en actividades de control de mantenimiento.
 2. Se deben establecer el título, nombre, funciones y responsabilidades en lo concerniente a la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad y demostración de su autoridad corporativa para asegurar que todas las actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad pueden ser financiadas y llevadas a cabo de acuerdo con los estándares exigidos. Deberá indicarse, además, la persona y cargo que lo sustituye en caso de ausencia.
 3. Cuando el director responsable no es el director ejecutivo, la organización debe demostrar a la autoridad competente que el director responsable tiene acceso directo al director ejecutivo y tiene la asignación de fondos necesaria para las actividades continuas de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad buscadas.
 4. El director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad es el representante del operador ante la UAEAC.
- b) Persona o grupo de personas responsables de garantizar los requisitos en materia de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y revisión de la aeronavegabilidad. Título y nombre. Además, se deberá enfatizar que el responsable nombrado para la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad es responsable de asegurar que todo el mantenimiento es llevado a cabo en tiempo y de acuerdo con los estándares exigidos y, describir el alcance de su autoridad respecto a su responsabilidad sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Deberá indicarse, además, la persona y cargo que lo sustituye en caso de ausencia.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

- c) Suficiente personal y calificaciones necesarias va a depender de las tareas a realizar y de la dimensión y complejidad de la operación (cantidad de aeronaves y tipos de aeronaves, complejidad de las aeronaves y su antigüedad), cantidad y ubicaciones de las instalaciones de mantenimiento y la cantidad y complejidad de la contratación de mantenimiento. En consecuencia, la cantidad de personas que se necesita, y sus calificaciones, puede diferir mucho entre un explotador y otro y no es factible una fórmula simple que cubra toda la variedad de posibilidades. Sin embargo, el explotador debe velar por que las tareas de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad se cumplan en forma satisfactoria
- d) Responsables del sistema de calidad o de gestión de seguridad operacional: se debe designar a una persona o grupo de personas con la responsabilidad de garantizar que la organización cumpla siempre con los requisitos del control de cumplimiento como parte del sistema de gestión de seguridad Operacional.
- e) Funciones y responsabilidades: desarrollo detallado de las tareas y responsabilidades de los cargos desarrollados previamente.
- f) Recursos humanos y política de formación:
1. Recursos humanos: se deben tener valores o cifras que demuestren que el número de personas dedicadas al desarrollo de las actividades aprobadas de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad es adecuado. No es necesario dar detalle del número de empleados de la compañía al completo, pero sí de aquellos involucrados en la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
 2. Política de formación: se debe demostrar que los estándares de formación y cualificación para el personal mencionado anteriormente son consistentes con el tamaño y la complejidad del explotador. Debe explicar también cómo se determina la competencia, la necesidad de formación recurrente y cómo se llevan a cabo los registros de formación y el seguimiento.
 - i. Competencias:
 - Son características permanentes de la persona;
 - Se ponen de manifiesto cuando se ejecuta una tarea o se realiza un trabajo;
 - Están relacionadas con la ejecución exitosa en una actividad, sea laboral o de otra índole;
 - Tienen una relación causal con el rendimiento laboral, es decir, no están solamente asociadas con el éxito, sino que se asume que realmente lo causan;
 - Pueden ser generalizables a más de una actividad.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006


Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

- ii. Una competencia es lo que hace que la persona sea "capaz" para realizar un trabajo o una actividad y sea exitoso en la misma, lo que puede significar la conjunción de conocimientos, habilidades, disposiciones y conductas específicas. Si falla alguno de estos aspectos, y el mismo se requiere para lograr algo, ya no se es "competente".
 - iii. La responsabilidad de definir y controlar la competencia del personal que desempeñará sus funciones en el departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad recae directamente en el responsable de dicho departamento y deberá considerar las habilidades, el conocimiento, la aptitud y la experiencia que dicho personal posea en la ejecución de cada una de las tareas que dicho departamento debe cumplir.
 - iv. Es deseable que posean un conocimiento del ámbito aeronáutico, sin que ello sea estrictamente necesario ni imprescindible.
 - v. Es también responsabilidad del responsable de departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad controlar que su personal mantenga la competencia requerida o alcance otras competencias que sea necesario implementar a futuro, para el desarrollo eficiente de las tareas dicho departamento.
 - vi. El personal que se desempeñe en esta área debe conocer en detalle los procedimientos establecidos en el MCM de la empresa.
 - vii. El personal que se desempeñe en el área de gestión de mantenimiento de la Aeronavegabilidad deberá cumplir con los requisitos establecidos en el RAC 65 con respecto al ejercicio de sus funciones bajo las habilitaciones otorgadas por la licencia IEA.
3. Registros: Detallar cómo se guardan y almacenan los registros de la cualificación de todo el personal que participe en la dependencia.

La dependencia establecerá y controlará la competencia del personal que participe en la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad, la Certificación De Aeronavegabilidad y/o el sistema de gestión de acuerdo a un procedimiento acordado con la UAEAC. Este procedimiento incluirá instrucción inicial y continua adecuada.

Nota: Se deberá identificar al sustituto con nombre y apellidos del personal responsable de cada puesto en caso de ausencia prolongada, la cual no deberá exceder los dos meses. Por encima de este periodo se deberá presentar un nuevo responsable para su aceptación, salvo acuerdo con la UAEAC por causa justificada.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR INFORMATIVA No. 016		
	ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD		
Principio de procedencia: 5000	Clave: GCEP-1.0-22-006	Versión: 02	Fecha de aprobación: 18/08/2021

4. Organigrama de la Organización.

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- Organigrama General del explotador: organigrama exhaustivo de toda la Compañía. Este organigrama debería proporcionar una visión global que permita entender la estructura de toda la organización.
- En este organigrama se debe detallar el sistema de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad, que muestre la independencia del sistema de calidad o de gestión de seguridad operacional e incluya las conexiones entre ellos y el resto de los departamentos. Puede incluirse dentro del organigrama del numeral a) o presentarse como un diagrama independiente dependiendo del tamaño y complejidad de la Empresa.



(ejemplo de un posible Organigrama de Explotadores)

PARTE 1 - PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

1. Registros técnicos y/o sistema de registros de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves.

- General: sería práctico recordar, en este párrafo introductorio, el propósito de los registros técnicos de la aeronave y/o sistema de registros de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad. En esta sección se debe dar cumplimiento a los numerales del RAC 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.1.6, 121.1135 y 135.1435.
- Instrucciones de uso: instrucciones de uso de los registros técnicos de la aeronave y/o sistema de registros de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad, insistiendo en



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

las responsabilidades del personal de mantenimiento y tripulación de operaciones.


- c) Aprobación del registro técnico de la aeronave: explicación sobre quién es responsable de presentar los registros técnicos de la aeronave y cualquier enmienda a la UAEAC para su aprobación y/o conocimiento y cuál es el procedimiento a seguir.
- d) Los registros técnicos descritos en el MCM han de ser los mismos que los reflejados en el Manual de operaciones.

2. Aplicación del MEL

Aplicación de la MEL. (este párrafo no aplica a aquellos tipos de aeronaves que no requieren MEL): A pesar de ser un documento que no suele estar controlado por el sistema gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad, y de que la aceptación o no del alcance del MEL normalmente queda a la responsabilidad de la tripulación de operaciones, debe explicarse en este párrafo con suficiente detalle el procedimiento de aplicación del MEL, porque es una herramienta con la cual el personal involucrado en el mantenimiento debe estar familiarizado, para asegurar una comunicación apropiada y eficiente con la tripulación en caso de diferimiento de un defecto.

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) General: explicación amplia sobre qué es el MEL. La información puede obtenerse del Manual de Vuelo de la aeronave.
- b) Categorías del MEL: explicación sobre los principios generales del sistema de categorización de defectos según el plazo de rectificación. Es esencial que el personal involucrado en el mantenimiento esté familiarizado con él para la gestión del diferimiento de la rectificación de defectos MEL.
- c) Aplicación: explicación sobre cómo el personal de mantenimiento comunicará una limitación del MEL a la tripulación. Debe hacer referencia a los procedimientos de los registros técnicos.
- d) Aceptación por parte de la tripulación: explicación sobre la manera mediante la cual la tripulación notificará su aceptación o no del diferimiento MEL en el registro técnico.
- e) Gestión de los tiempos límite de la MEL: debe existir un sistema que asegure que un defecto será corregido antes del límite establecido en el MEL después de haber sido aceptado por la tripulación. Este sistema puede ser el registro técnico de la aeronave para aquellos operadores (pequeños) que lo usen como un documento de planificación, o un sistema de seguimiento específico, en otros casos, cuando el control de los tiempos límite

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR INFORMATIVA No. 016		
	ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD		
Principio de procedencia: 5000	Clave: GCEP-1.0-22-006	Versión: 02	Fecha de aprobación: 18/08/2021

de mantenimiento esté asegurado por otros medios tales como sistemas de planificación de procesamiento de datos.

- f) Superación de los tiempos límite del MEL: La UAEAC puede conceder al operador/propietario la posibilidad de excederse en los tiempos límite del MEL bajo ciertas condiciones especificadas. Cuando sea de aplicación este párrafo debe describir los deberes y responsabilidades específicos para controlar dichas extensiones.

3. Programa de mantenimiento de las aeronaves: desarrollo, revisión y aprobación

Comprobar que se describen los siguientes puntos:

- a) General: Recordatorio que el propósito del programa de mantenimiento es proporcionar instrucciones para la planificación del mantenimiento, necesarias para la operación segura de la aeronave.
- b) Contenido: explicación sobre cuál es el formato o formatos del programa de mantenimiento para las aeronaves de la compañía.

Para el diseño del programa se puede usar como guía el procedimiento establecido en la Guía para el Inspector de Aeronavegabilidad Volumen 2, Parte 4, capítulo V, Procedimiento para la evaluación de un programa de análisis y vigilancia continua.

- c) Desarrollo:

- Fuentes: explicación sobre cuáles son las fuentes usadas para el desarrollo del programa de mantenimiento de la aeronave (MRB, MPD, Maintenance Manual, instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad del titular del certificado de tipo, etc.).
- Responsabilidades: explicación sobre quién es el responsable del desarrollo del programa de mantenimiento.
- Enmiendas al Manual: demostración de la existencia de un sistema para asegurar la continuidad de la validez del programa de mantenimiento de la aeronave. Particularmente debe mostrar cómo cualquier información relevante es usada para actualizar el programa de mantenimiento de la aeronave. Debe incluir, cuando sea aplicable, revisiones de los informes MRB, consecuencias de las modificaciones, recomendaciones del fabricante y de las Autoridades Aeronáuticas de Diseño, experiencia en servicio e informes de confiabilidad, revisiones de los documentos que afecten a las bases del programa de mantenimiento (ej. Contenido del programa



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

mínimo de inspección para las aeronaves). El programa debe revisarse como mínimo anualmente.

- Aprobación: explicación sobre quién es el responsable de aprobar el programa de mantenimiento y cuál es el procedimiento a seguir.

El explotador deberá notificar las modificaciones aprobadas del Programa de Mantenimiento al área encargada de la supervisión, en un plazo máximo de 10 días desde su incorporación. En el caso de que las modificaciones incorporadas no estén contempladas dentro del procedimiento aprobado en el MCM del explotador, se tomarán las medidas oportunas por parte de la UAEAC.


Nota: El Explotador no podrá realizar aprobaciones del programa de mantenimiento si no está sometida a la supervisión del Estado de matrícula, salvo que exista un acuerdo bilateral entre Colombia y el otro Estado, en virtud del que se transfiera la responsabilidad de la aprobación del programa de mantenimiento de la aeronave a la autoridad bajo cuya responsabilidad se encuentre el Explotador.

- d) El MCM deberá contener la lista de programas de mantenimiento de aeronaves aprobados. Los programas de mantenimiento deberán:
- Estar particularizados. En este sentido, no podrán incluirse motores y tipos de aeronave que no se correspondan.
 - Indicar su aplicabilidad por número de serie y matrícula.
 - Incluir las tareas de preservación en el programa de mantenimiento. El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe evaluar si la aeronave está en preservación/baja utilización y adaptar el programa de mantenimiento a esa situación.

El Explotador podría incluir en este apartado un procedimiento de gestión de ampliaciones puntuales de los intervalos de mantenimiento y un procedimiento de evaluaciones periódicas del programa de mantenimiento. Si no se incluyen aquí, deberán estar incluidos en el propio programa de mantenimiento.

- e) El MCM deberá contener períodos de chequeo, que reflejen el pronóstico de utilización de la aeronave con una tolerancia máxima del 25%. Si no fuera posible establecer este pronóstico, se deberá incluir un calendario con tiempos límite.
- f) Obligatoriedad: Todas las aeronaves deben disponer de un programa de mantenimiento aprobado.

4. Registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad, responsabilidades, custodia y acceso de los registros

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	CIRCULAR INFORMATIVA No. 016		
	ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD		
Principio de procedencia: 5000	Clave: GCEP-1.0-22-006	Versión: 02	Fecha de aprobación: 18/08/2021

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Registro de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad: explicación sobre cómo el departamento registra la siguiente información:
 - i. Registros técnicos de mantenimiento exigidos en los numerales 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.1.6, 121.1135 y 135.1435 del RAC.
 - ii. Registros de todos los detalles del trabajo realizado.
 - iii. Registro de horas y ciclos: explicación sobre cómo el departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad tiene acceso a la información reciente sobre horas y ciclos y cómo es procesada dicha información a través del departamento. Los registros de horas de vuelo y ciclos son esenciales para la planificación de las tareas de mantenimiento.
 - iv. Registros: detalle de los tipos de documentos del Explotador que deben ser registrados y cuáles son los requisitos de registro periódico de cada uno de ellos de acuerdo con el RAC. Puede realizarse con tablas o series de tablas que deben incluir lo siguiente:
 - Familia de documentos (si fuera necesario),
 - Nombre de los documentos,
 - Periodo de almacenamiento,
 - Medio de almacenamiento (digital, papel...)
 - Persona responsable del almacenamiento,
 - Lugar de almacenamiento,
 - Etc.
 - v. Registros de las autorizaciones de vuelo expedidas, junto con la documentación justificativa, en caso de disponer del privilegio.
- b) Registros de gestión, de contratación: explicación sobre cómo el departamento registra la siguiente información:
 - i. Registros de los procesos del sistema de gestión de seguridad operacional.
 - ii. Registros sobre los contratos.
- c) Registros personales: explicación sobre cómo el departamento de gestión de aeronavegabilidad registra la siguiente información:



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

- i. Registros de la cualificación y experiencia del personal que participa en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y la gestión de la seguridad.
- ii. Registros de la cualificación y experiencia de todo el personal de Certificación de Aeronavegabilidad.
- d) Se conservarán los registros personales mientras la persona trabaje para la organización y se conservarán hasta tres años después de que la persona haya abandonado la organización.
- e) Conservación de registros: debe precisar los medios proporcionados para proteger los registros de forma que se garantice su protección frente a daños, robos y alteraciones. El tiempo de conservación y archivo serán los dispuestos en el RAC para cada tipo de registro técnico.
- f) Transferencia de los registros del mantenimiento de la aeronavegabilidad: debe precisar los procedimientos para transferencia de los registros, en caso de compra/lease-in, venta/lease-out y transferencia de una aeronave a otro explotador. En particular debe especificar qué registros deben ser transferidos y quien es responsable de la coordinación (si fuera necesario) de la transferencia.

5. Cumplimiento y control de Directrices de Aeronavegabilidad y, operativas que sean de aplicación y que afecten al mantenimiento de la aeronavegabilidad

Demostración de la existencia de un sistema adecuado para la gestión de las directrices de aeronavegabilidad.

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Información sobre Directrices de Aeronavegabilidad: explicación sobre cuáles son las fuentes de información de AD's y quien las recibe en la compañía. Cuando sea posible, fuentes redundantes (p.e.: UAEAC+ AESA/FAA + fabricante o asociación) pueden ser útiles.
- b) Decisiones sobre Directrices de Aeronavegabilidad: explicación de cómo y por quién es analizada la información de las AD's y qué clase de información se proporciona a la Organización de mantenimiento contratada para planificar y cumplimentar las directrices de aeronavegabilidad. Debería incluirse, cuando fuera necesario, un procedimiento específico para gestión de las directivas de aeronavegabilidad de emergencia.
- c) Control sobre las Directrices de Aeronavegabilidad: explicación de la gestión del departamento para asegurar que todas las directrices de aeronavegabilidad aplicables se



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

llevan a cabo y se realizan en el tiempo establecido. Debe incluir un sistema que permita verificar que, para cada directriz de aeronavegabilidad, nueva o revisada y para cada aeronave:

- la AD no es aplicable o,
- si es aplicable:
- la AD no se ha llevado a cabo, pero no se ha excedido el tiempo límite,
- la AD se ha llevado a cabo, y cualquier inspección repetitiva está identificada y desarrollada.

Esto puede ser un proceso continuo o se puede basar en revisiones programadas.

6. Análisis de la eficacia del programa(s) de mantenimiento

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

Muestra sobre cuáles son las herramientas usadas para analizar la eficiencia del programa de mantenimiento, tales como:

- PIREPS,
- Regresos de vuelo,
- Consumo de repuestos,
- Defectos y sucesos técnicos repetitivos,
- Análisis de retrasos técnicos (estadísticamente si fuera relevante),
- Análisis de incidentes técnicos (estadísticamente si fuera relevante),
- Etc.

Quién y cómo analiza dichos datos, cual es el proceso de decisión para emprender acciones y qué clase de acciones pueden llevarse a cabo. Debe incluir:

- Modificaciones del programa de mantenimiento,
- Modificaciones de los procedimientos de mantenimiento u operacionales,
- Etc.

7. Elementos con tiempo de vida útil limitada

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Procedimiento para verificar que los elementos con vida útil limitada instalados no superarán el límite de vida útil aprobado que se especifique en el programa de mantenimiento aprobado y las directivas de aeronavegabilidad.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

- b) La vida útil aprobada se expresará en tiempo de calendario, horas de vuelo, aterrizajes o ciclos, según proceda.
- c) Procedimientos para asegurar que, al término de su vida útil aprobada, el elemento se retirará de la aeronave para su mantenimiento o, si ha alcanzado el límite de su vida útil certificada, su eliminación.

8. Modificaciones e inspecciones no mandatorias.

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Explicación sobre cómo la información de modificaciones no mandatorias son procesadas a través del departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad, quién es responsable de su evaluación frente a la necesidad y experiencia operacional propia del operador/dueño, cuáles son los principales criterios para tomar la decisión y quien toma la decisión de implementar o no una modificación no mandatoria.
- b) El departamento, durante la gestión de la aprobación de modificaciones / reparaciones, también deberá tener en cuenta las CDCCL (Critical Design Configuration Control Limitations).


9. Reparaciones y modificaciones

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Procedimiento para evaluar el status de aprobación de cualquier modificación mayor antes de aplicarla. Debe incluir la evaluación de la necesidad de una aprobación de la UAEAC o cualquier otra Autoridad Aeronáutica o de una Organización de diseño. Debe también incluir el tipo de aprobación requerida y el procedimiento a seguir para obtener la aprobación de la modificación/reparación por parte de las Autoridades Aeronáuticas o de la Organización de diseño.
- b) El Departamento, durante la gestión de la aprobación de modificaciones / reparaciones, también deberá tener en cuenta las CDCCL (Critical Design Configuration Control Limitations).

10. Informe de defectos

Comprobar que el Explotador garantiza que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se han notificados, sean corregidos por una Organización de mantenimiento debidamente aprobada.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR INFORMATIVA No. 016		
	ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD		
Principio de procedencia: 5000	Clave: GCEP-1.0-22-006	Versión: 02	Fecha de aprobación: 18/08/2021

Comprobar que los informes de defectos contienen al menos la siguiente información:


- a) **Análisis:** explicación sobre cómo son procesados los informes de defectos proporcionados por la Organización de mantenimiento contratada, por parte de del departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Debe llevarse a cabo un análisis que proporcione datos a actividades tales como evolución del programa de mantenimiento y políticas de modificaciones no mandatorias.
- b) **Relación con los fabricantes y con las Autoridades Aeronáuticas:** cuando un informe de defectos muestre que dicho defecto es factible de ser sufrido por otros aviones, debe notificarse al fabricante y a la autoridad competente de certificación para que ellos tomen las acciones necesarias.
- c) **Política de defectos diferidos:** establecimiento del procedimiento a seguir para asegurar que el diferimiento de defectos tales como grietas y defectos estructurales que no están incluidos en el MEL ni en el CDL, pero que puede ser necesario diferir su rectificación en algunos casos, no afectará a la seguridad. Esto incluirá la apropiada comunicación con el fabricante. El procedimiento debe establecer para cada tipo de aeronaves el personal que dispone de capacidad para diferir un defecto que no afecte a la seguridad del vuelo y la forma de registrar en los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- d) Según los numerales del RAC 4.5.10.3 y 4.6.4.3, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, se debe establecer la obligatoriedad de notificar sucesos a la Autoridad Competente en menos de 72 horas relacionados con las condiciones técnicas, el mantenimiento y la reparación de la aeronave.

11. Actividad de Ingeniería

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Alcance de las actividades de ingeniería del departamento en términos de la aprobación de modificaciones y reparaciones.
- b) Procedimiento para desarrollar y presentar una modificación/reparación de diseño para su aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica e incluir referencia a la documentación de soporte y los formatos usados.
- c) Persona a cargo de la aceptación del diseño previamente a su presentación a la UAEAC o a la Autoridad Aeronáutica competente.

12. Programas de Confiabilidad

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	CIRCULAR INFORMATIVA No. 016		
	ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD		
Principio de procedencia: 5000	Clave: GCEP-1.0-22-006	Versión: 02	Fecha de aprobación: 18/08/2021

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Alcance y grado del programa de confiabilidad del operador.
- b) Estructura específica de la Organización, tareas y responsabilidades.
- c) Establecimiento de los datos de confiabilidad.
- d) Análisis de los datos de confiabilidad.
- e) Sistema de acciones correctivas (modificaciones del programa de mantenimiento).
- f) Revisiones programadas (reuniones de confiabilidad, participación de la UAEAC).

Puede dividirse, cuando sea necesario, de la siguiente manera:

- a) Célula.
- b) Grupo motopropulsor.
- c) Componentes.

13. Inspección pre-vuelo

Normalmente es realizada por la tripulación de vuelo.


Comprobar que:

- a) Las acciones que incluye aseguran que la aeronave está en condiciones de llevar a cabo el vuelo previsto.
- b) Debe mostrar cómo la evolución del contenido de la inspección pre-vuelo y el programa de mantenimiento son concurrentes en todo momento.
- c) Tareas tales como niveles de aceite, hidráulico o presiones de ruedas están incluidas en la inspección incluyendo instrucciones para determinar los niveles y valores aceptables, así como procedimientos para determinar si las desviaciones encontradas requieren acciones de mantenimiento adicionales a ser determinadas por la organización de mantenimiento.

14. Pesada de las aeronaves

Comprobar que al menos el Departamento:

- a) Se asegura de que la declaración de peso y balance refleja el estado actual de las aeronaves.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR INFORMATIVA No. 016		
	ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD		
Principio de procedencia: 5000	Clave: GCEP-1.0-22-006	Versión: 02	Fecha de aprobación: 18/08/2021

- b) Ha establecido las situaciones en las cuales una aeronave debe ser pesada, quién lo va a realizar, de acuerdo a qué procedimiento, quién calculará el nuevo peso y balance y cómo será procesado dentro de la dependencia el resultado.

15. Procedimiento de vuelo de verificación de mantenimiento

(Los criterios para realizar un vuelo de prueba están incluidos normalmente en el programa de mantenimiento de la aeronave).

Comprobar que este punto contiene al menos la siguiente información:

- a) Cómo está establecido el procedimiento para el vuelo de prueba, criterios para el desarrollo del mismo, el procedimiento de release para autorizar dicho vuelo de prueba y la validez del certificado de aeronavegabilidad para el mismo. Deben definirse también los mecanismos de coordinación necesarios con el operador y con la tripulación que lleve a cabo el vuelo de pruebas.

NOTA 1: Si el vuelo de pruebas es obligatorio porque así lo define la documentación de mantenimiento, las tareas realizadas antes del vuelo de prueba deben ser certificadas antes del vuelo reflejando que está a falta del vuelo de pruebas.

NOTA 2: A la finalización del vuelo de pruebas se debe certificar las tareas realizadas durante el vuelo.

NOTA 3: Si el vuelo de pruebas NO es obligatorio según la documentación de mantenimiento, las tareas realizadas antes del vuelo de prueba deben ser certificadas y el vuelo se podrá realizar como un vuelo normal. Cualquier anomalía detectada se deberá anotar en el libro de vuelo o documento correspondiente y tratada antes del próximo vuelo.

Los procedimientos de los vuelos de prueba de las aeronaves deberán describir los mecanismos de coordinación necesarios con el personal de mantenimiento y/o con el operador.

Comprobar que se describen los distintos escenarios bajo los cuales puede ser necesario un vuelo de pruebas (por incluirse en la documentación de mantenimiento como necesario para completar una tarea de mantenimiento, por motivos de confiabilidad o calidad después de efectuar tareas de mantenimiento que no contemplan el vuelo de prueba como parte de la tarea, después de la identificación de un problema en tierra para comprobar que se ha restablecido la operación normal o en los casos de fallos de sistemas cuyo diagnóstico de fallo solo pueda identificarse en vuelo u otros).

En todos los casos, debe detallarse la certificación de condición de aeronavegabilidad emitido, los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad y anotaciones que se efectuarán, incluyendo el tratamiento de la información derivada de los resultados del vuelo, datos la validez del certificado de aeronavegabilidad o la necesidad de solicitar un permiso de vuelo a la y los mecanismos de coordinación necesarios entre el personal de vuelo y el personal de mantenimiento.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

PARTE 2 - PROCEDIMIENTOS DEL SISTEMA DE CALIDAD

Para garantizar que el Explotador siga cumpliendo con los requisitos establecidos durante la obtención de su CDO, la organización deberá crear un sistema de calidad y designar un gestor de calidad que supervise el cumplimiento y la adecuación de los procedimientos requeridos con el fin de garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves. La supervisión del cumplimiento deberá incluir un sistema de información al gerente responsable para garantizar que se tomen medidas correctivas cuando sea necesario.

El sistema de calidad deberá supervisar las actividades mencionadas en el presente documento.

Lo descrito en esta parte podría estar incluido en el manual del sistema de gestión Operacional de la Organización, sino es así deberá incluirse en el MCM o un documento referenciado en este.

1. Política de calidad del mantenimiento de la aeronavegabilidad, procedimiento de planificación y auditorías.

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Política de calidad de la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad: Declaración formal de la Política de Calidad; compromiso del alcance esperado del Sistema de Calidad. Debe incluir como mínimo la supervisión de acuerdo con el RAC y cualquier estándar adicional especificado por la Organización.
- b) Planificación de calidad de la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad: Muestra del establecimiento del plan de calidad. El plan de calidad debe consistir en un programa de auditoría y muestreo de calidad que cubra todas las áreas especificadas en el MCM del explotador en el período de 1 año. De todos modos, el proceso programado debe ser dinámico y permitir evaluaciones especiales cuando se identifican las tendencias o las preocupaciones.

Así mismo, previo a la inspección física tanto de aprobaciones iniciales como de modificaciones, la organización deberá llevar a cabo una auditoría interna en la que comprobará su cumplimiento con respecto a normativa.

- c) Procedimiento de auditorías de calidad de la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad: El procedimiento de auditorías de calidad tiene que ser suficientemente detallado para identificar todos los pasos de una auditoría, desde la preparación hasta la conclusión, mostrando el formato de informe de auditoría, y explicando las normas para la distribución de dichos informes en el seno de la Organización.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

d) Procedimiento de acciones correctivas de las auditorías de calidad de la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad: Explicación del sistema usado para asegurar que las acciones correctivas se realizan en tiempo y que el resultado de dichas acciones correctivas alcanza los propósitos previstos. El sistema de acciones correctivas deberá incluir:

- Acciones correctivas: acciones necesarias para eliminar las constataciones y sus efectos directos a corto plazo.
- Acciones preventivas: acciones necesarias para evitar que puedan volver a repetirse las constataciones derivadas de la causa raíz.

2. Supervisión de las actividades de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Procedimiento para revisar periódicamente las actividades del personal de gestión del mantenimiento y de su cumplimiento con sus responsabilidades, de acuerdo con la Parte 0.
- b) Procedimiento para revisar periódicamente el cumplimiento con la Parte 4 capítulo V o VI. Este punto es de gran importancia y deberá quedar totalmente claro y detallado en el manual MCM cómo la Organización asegura dicho cumplimiento.

3. Supervisión de la eficacia del programa(s) de mantenimiento

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Procedimiento para revisar periódicamente que la efectividad del programa de mantenimiento está siendo analizado.

4. Supervisión de que todo el mantenimiento sea efectuado por una Organización de mantenimiento apropiada

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Procedimiento para revisar periódicamente que la aprobación de las organizaciones de mantenimiento contratadas es pertinente para el mantenimiento que está siendo llevado a cabo en la flota del operador. Debe incluir retroalimentación de información de cualquier Organización contratada con respecto a cualquier enmienda/modificación en la misma, para asegurar que el sistema de mantenimiento mantiene su validez y para anticipar cualquier cambio necesario en los acuerdos de mantenimiento.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

Si fuera necesario, el procedimiento puede subdividirse en:

- Mantenimiento de la aeronave
- Motores
- Componentes

5. Supervisión de que todo el mantenimiento contratado es efectuado de acuerdo con el contrato, incluyendo los subcontratistas usados por los contratistas de mantenimiento

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Procedimiento para revisar periódicamente que el personal de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad está de acuerdo con que todo el mantenimiento contratado se lleva a cabo de acuerdo con lo contratado.
- b) Procedimiento para asegurar que el sistema permite que todo el personal involucrado en el contrato (incluido los contratados y sus subcontratados) sea conocedor de los términos y que, para cualquier modificación del contrato, la información relevante es distribuida dentro de la Organización y el contratante.

6. Personal auditor de calidad


Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Requisitos de formación y estándares de cualificación de los auditores.
- b) Cuando una persona sea auditora a tiempo parcial, debe enfatizarse que dicha persona no puede estar directamente involucrada en la actividad que audite.
- c) La independencia de la auditoría debe establecerse garantizando siempre que las auditorías sean llevadas a cabo por personal no responsable de la función, el procedimiento o los productos que se están controlando.

7. Sistema de información al Gerente responsable

Comprobar que contiene un procedimiento que asegure al menos:

- a) La existencia de un sistema de información al gerente responsable, para garantizar que se tomen medidas correctivas cuando sea necesario y, que la Organización cumple con los requisitos del RAC 4 Capítulos V o VI del RAC. Además, debe garantizar que el gerente

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR INFORMATIVA No. 016		
	ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD		
Principio de procedencia: 5000	Clave: GCEP-1.0-22-006	Versión: 02	Fecha de aprobación: 18/08/2021

responsable se reúne 2 veces al año con el responsable de calidad o la persona delegada por éste, y, recibe cada 6 meses un informe de las discrepancias de no cumplimiento.

PARTE 3 - MANTENIMIENTO CONTRATADO

1. Procedimiento de selección de contratistas de mantenimiento

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Explicación de cómo se selecciona al contratista de mantenimiento por parte del Explotador. La selección no debe estar limitada a la verificación de que el contratista esté apropiadamente aprobado para el tipo de aeronave, sino que también el contratista tiene la capacidad industrial para acoger el mantenimiento requerido. Este procedimiento de selección debe incluir fundamentalmente un proceso de revisión del contrato para asegurar que:
 - El contrato es entendible y no queda ningún vacío ni área confusa,
 - Todas las personas involucradas en el contrato (tanto en el departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad del operador, como en el contratista de mantenimiento) está de acuerdo con los términos del contrato y entiende completamente sus responsabilidades,
 - Las responsabilidades funcionales de todas las partes están claramente identificadas,
 - Está formalizado por escrito entre la organización, previa consulta al operador, con una organización u otro operador aprobados en virtud del RAC 145 del RAC.

- b) Si el Explotador no está debidamente aprobado como OMA RAC 145, tanto en el momento de la solicitud de la certificación inicial como durante la vigilancia continuada de la Organización, deberá comprobarse que el explotador tiene acuerdos o contratos de mantenimiento para todo el mantenimiento en base y línea que debe realizarse durante un periodo de tiempo apropiado (al menos para los primeros 3 meses antes de la certificación inicial). Posteriormente, deberá establecer acuerdos o contratos adicionales si fuera necesario, con anterioridad a la caducidad del mantenimiento. Los acuerdos o contratos para revisiones de mantenimiento en base de gran intervalo pueden ser válidos únicamente para esa revisión en particular, si la UAEAC considera que es esto es compatible con la flota del operador.

Comprobar al menos lo siguiente:



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

- i. Deberá establecer un contrato escrito de mantenimiento con una Organización de Mantenimiento aprobada RAC 145, en el que se detallen las funciones especificadas, asegurándose de que todo el mantenimiento se realice en última instancia por una Organización de mantenimiento aprobada.

Nota: Los contratos pueden estar incluidos en el manual MCM como un anexo. En el caso de no estarlo, deberá hacerse al menos una referencia a ellos en este punto del manual.

- ii. En el caso de mantenimiento en línea no programado de aeronaves, y mantenimiento de componentes (incluidos motores) el contrato podrá llevarse a cabo en forma de órdenes de trabajo independientes dirigidas a la organización de mantenimiento Aprobada.
- c) Consideraciones sobre operación remota: El departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad es responsable de garantizar que todo el mantenimiento (tanto programado como no programado) se lleva a cabo según la RAC 43 / RAC 145 del RAC; en el caso de operación remota, es necesario especificar cómo se garantiza este aspecto. Para Transporte Aéreo Comercial el Explotador deberá estar aprobado como organización de mantenimiento RAC 145 con capacidad para llevar a cabo mantenimiento durante la operación en remoto, o deberá contratar con una organización con dicha capacidad, o podrá, en el caso de mantenimiento no programado de línea, contratar en forma de órdenes de trabajo independientes dirigidas a la organización de mantenimiento RAC 145. En todo caso, es necesario desarrollar un procedimiento detallado que especifique el proceso para garantizar la realización del mantenimiento programado como no programado durante la operación en remoto.

El procedimiento seguido para garantizar el mantenimiento en operación remota debe ser parte de los procedimientos seguidos por las tripulaciones.

2. Auditoría de calidad de las aeronaves

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

Procedimiento para el desarrollo de una auditoría de calidad de una aeronave. Deben establecerse las diferencias entre una revisión de mantenimiento de la aeronavegabilidad y una auditoría de calidad.

Este procedimiento debe incluir:

- a) El cumplimiento con procedimientos aprobados,
- b) Que el mantenimiento contratado sea llevado a cabo de acuerdo con el contrato.
- c) El cumplimiento en todo momento con la RAC 43 / RAC 145 del RAC.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

PARTE 4 - PROCEDIMIENTOS DE CERTIFICACION DE CONDICIÓN DE AERONAVEGABILIDAD Y ENVIO DE LA INFORMACION ACTUALIZADA DE LA AERONAVE.

1. Personal de certificación de condición de aeronavegabilidad

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Una declaración donde queden perfectamente determinadas las responsabilidades del personal de certificación de condición de aeronavegabilidad. Al menos deberá contener lo siguiente:
 - i. El personal de certificación de condición de aeronavegabilidad que firma la certificación de condición de aeronavegabilidad y el formato de la información actualizada de la aeronave (FIAA-II), es responsable de la realización de la certificación (tanto de la inspección documental como física). Si en algún momento fuera asistido durante la inspección física por personal con licencia RAC 65, éste se limitará a realizar las acciones de mantenimiento y puesta en servicio, requeridas por el personal certificador, no siendo su función la realización de dicha inspección física.
 - ii. Es responsable de realizar la certificación de la condición de aeronavegabilidad de acuerdo a los procedimientos de certificación de condición de aeronavegabilidad incluidos en el manual MCM de la Organización aceptado, pero debe quedar claro que el personal de certificación de condición de aeronavegabilidad tiene la potestad para incrementar la profundidad de los muestreos definidos en el MCM, durante la certificación de condición de aeronavegabilidad, si lo considera necesario para asegurar que la aeronave cumple con la Parte Cuarta del RAC y es aeronavegable. La Organización debe asegurar que no ejerce presión o impone limitaciones al personal certificador durante la certificación de condición de aeronavegabilidad.
 - iii. Es responsable de los ítems revisados durante la certificación de condición de aeronavegabilidad. Pero, si el personal de certificación de condición de aeronavegabilidad no fuera independiente del proceso de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad, también será responsable de la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad completa de esa aeronave, como consecuencia de su posición en la Organización.
 - iv. Es responsable de emitir un informe donde se confirme que todos los ítems requeridos han sido revisados durante la certificación de condición de aeronavegabilidad y, se detalle el resultado de la misma.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

- v. Es la única persona del explotador que tiene autoridad para aceptar/rechazar la validez de la certificación de condición de aeronavegabilidad que él mismo ha realizado.

- b) Procedimientos para la evaluación por parte del departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad del personal de certificación de condición de aeronavegabilidad. Al menos deberá cumplir con los criterios de experiencia, cualificación, formación y posición en el Explotador.

- c) Quién y cómo comunica a la UAEAC la aceptación de este personal.

- d) Plan de Horas/Hombre del personal de certificación de condición de aeronavegabilidad (número de personas autorizadas como personal de certificación de condición de aeronavegabilidad y estimación de horas-hombre).

- e) Quién es la persona, dentro del departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador, responsable de planificar las certificaciones de condición de aeronavegabilidad (fecha y personal de certificación de condición de aeronavegabilidad que la realizará).

- f) En qué consiste una revisión de aeronavegabilidad completada satisfactoriamente previa a la aceptación del personal.

- g) Un listado con los nombres y referencia de autorización del personal de certificación de condición de aeronavegabilidad. Debe quedar claramente definido que la inclusión del personal en dicha lista constituye formalmente su autorización por parte del Explotador.

- h) Cómo se guardan y almacenan los registros de personal.

2. Registros de revisión documental de las aeronaves

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Debe estar perfectamente determinado que es el propio personal de certificación de condición de aeronavegabilidad quien realiza directamente las tareas de análisis y evaluación de los registros, contra qué documentos o aplicaciones informáticas los compara y cuáles son las herramientas de control de los mismos.

- b) Procedimiento que defina cómo el personal de certificación de condición de aeronavegabilidad realiza la revisión documental.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

- c) Descripción de los registros de la aeronave que es necesario consultar durante la revisión documental. Debe especificarse claramente contra qué documento del Explotador se evalúan los registros de la aeronave establecidos en el RAC. Debe describirse el nivel de detalle y el número de registros que necesita ser revisado (profundidad del muestreo de las categorías de documentos que deben ser revisadas).
- d) Responsable dentro del departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad que deberá asistir al personal de certificación de Aeronavegabilidad durante la revisión documental, proporcionándole cualquier documentación que éste pueda necesitar.
- e) Formato del informe de revisión que deberá ser emitido y firmado por el personal de certificación de Aeronavegabilidad que realiza la revisión documental. Dicho informe deberá incluir las discrepancias encontradas durante dicha revisión y las acciones correctoras tomadas por la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- f) Debe estar perfectamente determinado que, para las discrepancias encontradas, inmediatamente después de su detección (si es necesario en función de la gravedad de las mismas), se tomarán las acciones correctoras necesarias sin esperar a la emisión completa del “formato de informe” mencionado en el punto anterior.
- g) Responsable dentro del departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad, al que el personal de certificación de Aeronavegabilidad deberá informar sobre las discrepancias encontradas durante la revisión documental, con autoridad suficiente para el cierre de estas. También, deberá detallarse el procedimiento a seguir por la Organización en estos casos.
- h) Debe estar perfectamente determinado que la no subsanación de discrepancias llevará a la resolución negativa de la certificación de Aeronavegabilidad. Esta situación junto con las acciones a tomar por parte de la Organización/operador, deberá comunicarse a la autoridad de matrícula y del operador, en el plazo de 72 horas.
- i) Procedimiento a seguir por el departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad para establecer la fecha de la revisión documental en relación con la fecha de la inspección física.

3. Inspección física

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Debe estar perfectamente determinado que es el propio personal de certificación de Aeronavegabilidad quien realiza directamente la inspección física y debe ser descrito



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

cómo es asistido por personal cualificado conforme al RAC 65 en la aeronave a revisar, cuando sea necesario. Debe existir una declaración en la que se clarifique que la función del personal de apoyo estará limitada a realizar y dar la puesta en servicio de las acciones de mantenimiento requeridas por el personal de certificación de Aeronavegabilidad, siendo éste el responsable de realizar la inspección física, así como de verificar que no existen incongruencias entre la aeronave y la inspección documental realizada.

- b) Procedimiento que defina cómo el personal de certificación de Aeronavegabilidad realiza la revisión física.
- c) Descripción de cómo se lleva a cabo la inspección física. Debe existir un listado con los ítems que necesitan ser revisados y el nivel de detalle Ej.: áreas físicas de la aeronave, documentos de a bordo de la aeronave, etc. Debe especificarse claramente contra qué documento de la Organización se evalúa cada uno de los registros requerido en el RAC.
- d) Responsable dentro del departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad que deberá asistir al personal de certificación de Aeronavegabilidad durante la revisión física.
- e) Formato del informe de revisión que deberá ser emitido y firmado por el personal de certificación de Aeronavegabilidad que realiza la revisión física. Dicho informe deberá incluir las discrepancias encontradas durante dicha revisión y las acciones correctoras tomadas por el departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad y operador de la aeronave.
- f) Debe estar perfectamente determinado que, para las discrepancias encontradas, inmediatamente después de su detección (si es necesario en función de la gravedad de las mismas), se tomarán las acciones correctoras necesarias sin esperar a la emisión completa del “formato de informe” mencionado en el punto anterior.
- g) Responsable dentro el departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad al que el personal de certificación de Aeronavegabilidad deberá informar sobre las discrepancias encontradas durante la inspección física, con autoridad suficiente para el cierre de las mismas. También deberá detallarse el procedimiento a seguir por la Organización en estos casos.
- h) Procedimiento a seguir por la Organización para establecer la fecha de la inspección física de la aeronave. En el caso de que ésta se programe durante una revisión de mantenimiento, tanto la inspección física como documental de la aeronave, se realizarán con posterioridad a la finalización de dicha revisión de mantenimiento y se tendrán en cuenta las acciones de mantenimiento tomadas durante la misma para determinar el



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

estado real de la aeronave en el momento de realizar la certificación de Aeronavegabilidad.

- i) Protocolo de vuelo de prueba (total o parcial) estableciendo en qué condiciones se prevé realizarlo.

4. Emisión de una certificación de condición de Aeronavegabilidad

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Procedimiento para la emisión de una certificación de condición de Aeronavegabilidad. Debe indicar la conservación de registros, la distribución de copias de las certificaciones de Aeronavegabilidad, etc.
- b) El procedimiento anterior deberá asegurar que solamente será emitido una certificación de Aeronavegabilidad después de que se haya completado de forma positiva tanto la inspección documental como física de la aeronave. En caso contrario deberá informarse a la UAEAC.
- c) Debe estar descrito cuándo, cómo y quién puede emitir una certificación de Aeronavegabilidad.
- d) Una declaración que asegure que las “tareas de certificación de Aeronavegabilidad” no han sido subcontratadas.
- e) Compromiso de envío a la autoridad competente, de una copia de la certificación de Aeronavegabilidad antes de 10 días desde de la certificación de Aeronavegabilidad y, el procedimiento que se seguirá para ello.

NOTA: Debe especificarse que la validez de la certificación de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad será de 1 año a no ser que la UAEAC determine lo contrario.

5. Registros de revisiones del mantenimiento de la aeronavegabilidad, responsabilidades, custodia y acceso

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Descripción de cómo se conservan los registros, los periodos de conservación y localización de los mismos, acceso a ellos y personal responsable.
- b) Registro del personal de certificación de Aeronavegabilidad que incluya la formación, la experiencia en gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad, las licencias RAC 65, así como una copia de la autorización del mismo por parte del operador. Deberá



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR INFORMATIVA No. 016

ASPECTOS TÉCNICOS Y NORMATIVOS PARA QUE UN EXPLOTADOR AÉREO IMPLEMENTE UN DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Principio de procedencia:
5000

Clave: GCEP-1.0-22-006

Versión: 02

Fecha de aprobación: 18/08/2021

mencionarse explícitamente que dicho registro deberá mantenerse al menos durante 2 años (incluido para el personal que deje la Organización durante ese periodo).

8 RESULTADOS ESPERADOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Se concluye que, de acuerdo con lo expuesto en esta CI, una vez el explotador aéreo ha realizado este ejercicio de autoevaluación expuesto, el departamento de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad estará acorde al tipo de operación específica que está definido en el CDO autorizado por la UAEAC.

9 VIGENCIA

La presente Circular Informativa cancela, revoca o reemplaza la CI No. 5100-082-025 versión 01 del 20 de enero de 2021 y rige a partir de la fecha de su publicación en la página Web de la Entidad.

10 CONTACTO PARA MAYOR INFORMACIÓN:

Para cualquier consulta adicional respecto a esta circular, favor dirigirla a la secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la UAEAC o al correo electrónico solicitudes_grair@aerocivil.gov.co

FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ

Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil

Proyectó: Sebastian Eduardo Mejia Murillo / Inspector de Seguridad Operacional
Eduardo Cortes Cruz / Contratista Grupo Inspección de Aeronavegabilidad
Mike Ortiz Fernández / Contratista Grupo Inspección de Aeronavegabilidad
Revisó: Nelson Fernando Becerra Vasquez / Coordinador Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad
Ruta electrónica: sgc ntcgp1000 / isolucion / documentación