



CHILE

DIRECCION GENERAL  
DE AERONAUTICA CIVIL

DAP 08 01

UTILIZACIÓN DEL FORMULARIO DGAC 08/2-10



EXENTA N° 0055 /

SANTIAGO, 13 ENE 2020

**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL:**

**VISTOS**

- a) La Ley N ° 18.916, de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico y sus posteriores modificaciones;
- b) La Ley N ° 16.752, de 1968, que Fija Organización y Funciones y establece Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- c) El Decreto Supremo N ° 222, de 2004, del Ministerio de Defensa nacional, que aprueba el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento (ROF) de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones;
- d) Resolución Exenta N ° 0556, de 19 de julio de 2018, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Cuarta Edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento (DROF) del Departamento Seguridad Operacional;
- e) Resolución Exenta N ° 0029, de 09 de enero de 2019, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Segunda Enmienda a la Tercera Edición del PRO ADM 02, Estructura Normativa de la DGAC.
- f) Lo propuesto por la Sección Normas – LOA, del Departamento Planificación.

**CONSIDERANDO**

La necesidad de incorporar mejoras a los criterios de clasificación de hallazgos de incumplimientos con fines de orientación del personal de inspectores y usuarios.

**RESUELVO**

**APRUÉBASE** la Enmienda 2 a la Edición 6 del procedimiento DAP 08 01 "Utilización del Formulario DGAC 08/2-10 Informe de Inspección de Aeronaves".

Anótese y Comuníquese.



VÍCTOR VILLALOBOS COLLAO  
General de Aviación  
DIRECTOR GENERAL

**DISTRIBUCIÓN:**  
Al dorso

## UTILIZACIÓN DEL FORMULARIO DGAC 08/2-10 “INFORME DE INSPECCIÓN DE AERONAVE”

(Resolución Exenta N° 08/0/1/505/0712 del 01 dic 2016)

### 1 PROPÓSITO

- 1.1 Registrar los hallazgos o discrepancias detectadas por los Inspectores de Aeronavegabilidad en una actividad de fiscalización técnica dispuesta por la DGAC, para que sean conocidas por el propietario o explotador de la aeronave con el propósito que las analice, las solucione y responda dentro del plazo establecido.
- 1.2 Determinar las responsabilidades que tiene cada persona indicada en el Form. DGAC 08/2-10.

### 2 ANTECEDENTES

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| DAR 08                         | Reglamento de Aeronavegabilidad  |
| DAR 65 / DAN 65                | Licencias y Habilitaciones para el Personal que no pertenezca a la Tripulación de Vuelo. |
| DAR 06                         | Reglamento de Operación de Aeronaves   |
| Reglas de operación aplicables |  |
| DAN 43                         | Mantenimiento  |
| DAN 145                        | Centros de Mantenimiento Aeronáutico   |

### 3 MATERIA

- 3.1 A fin de agilizar el trámite derivado de las fiscalizaciones efectuadas sobre las aeronaves realizadas por Inspectores de Aeronavegabilidad y evitar demoras innecesarias para el retorno al servicio de éstas, el Departamento Seguridad Operacional de la DGAC ha establecido el Formulario DGAC 08/2-10 Informe de Inspección de Aeronave, que se muestra en el Apéndice N° 1 adjunto. Para establecer el nivel de incumplimiento observado, el inspector de aeronavegabilidad usará el criterio de clasificación de hallazgos de incumplimiento señalado en el Apéndice N°2.
- 3.2 Dicho formulario incluye en los recuadros numerados 1 al 8, entre otros, la identificación de la aeronave, su propietario o explotador legal y el CMA, Club Aéreo u otra organización que efectúa su mantenimiento.
- 3.3 En el recuadro 9, "Novedades Importantes" / "Observaciones", el inspector anotará brevemente cada anomalía, defecto o discrepancia detectada durante la inspección.
- 3.4 Al registrar hallazgos (Novedades Importantes) que demuestren que la condición de aeronavegabilidad de la aeronave se encuentra afectada, la condición de la aeronave será definida como NO AERONAVEGABLE en el casillero N°10.

- 3.4.1 Al ser registrada una novedad importante, la respuesta de parte del propietario o explotador no tendrá plazo de respuesta, ya que solo dependerá de él la solución a lo informado.
- 3.4.2 Al registrar una novedad importante, se indicará la clasificación a la cual corresponde dicha novedad, la cual será usada por la DGAC para fines estadísticos con el propósito de orientar la vigilancia continua.
- 3.5 Al registrar hallazgos (observaciones) que demuestren que la condición de aeronavegabilidad de la aeronave no se encuentra afectada, la condición de la aeronave será definida como AERONAVEGABLE en el casillero N°10.
- 3.5.1 En este caso, en que lo observado no afecta a la condición de aeronavegabilidad, le será asignado un plazo para dar respuesta a lo encontrado.
- 3.5.2 Si el inspector encuentra una o más observaciones, cada una de ellas, tendrá un plazo definido como también una clasificación de la observación encontrada.
- 3.6 En el recuadro 11, "Fecha Inspección", el inspector indicará la fecha de efectuada la inspección de la aeronave.
- 3.7 En el recuadro N° 12, "Lugar y Tipo de Inspección ", el inspector indicará el lugar y tipo de inspección que se le efectúa a la aeronave.
- 3.8 En el recuadro N° 13, quedará registro de la persona que a nombre de la organización afectada recibe el informe de inspección.
- 3.9 En el recuadro N° 14, se registrarán los datos correspondientes al o los inspectores que emitieron el Informe, registrando el nombre y su firma.
- 3.10 En el extremo inferior del Informe de Inspección de Aeronave (IIA), el inspector solicitará a quien lo reciba, anotar el nombre y firma, de tal manera de dejar establecido que la notificación ha sido realizada, aceptada y entendiendo lo que debe hacerse para solucionar lo observado de conformidad a los plazos establecidos.
- 3.11 Una vez solucionadas las novedades importantes u observaciones, el propietario, explotador o la organización encargada del mantenimiento de la aeronave deberá completar el reverso del original, colocando los nombres pertinentes, fecha de envío de la respuesta, firmando y haciendo firmar a las personas que corresponda según lo indicado en los recuadros N° 15 al 17, mediante lo cual el propietario o explotador notifica la solución correcta y oportuna de las novedades u observaciones establecidas en el anverso. Asimismo, como consecuencia de la solución de los hallazgos, se deberá registrar en la bitácora de la aeronave la fecha y las acciones efectuadas para dar solución a las novedades u observaciones detectadas, identificando el número del informe de inspección de aeronave respectivo.  
La respuesta a los hallazgos registrados en el formulario DGAC 08/2-10, deberán adjuntar un informe con las acciones tomadas para dar solución a las novedades y/o observaciones detectadas en la inspección y una copia de los antecedentes que avalen dichas acciones (Orden de Trabajo, Registro en la bitácora, u otros según corresponda).
- 3.12 Las personas que realicen trabajos en las aeronaves o componentes de

aeronaves y que estampen su firma en el formulario DGAC 08/2-10, deberán estar considerados como parte de la dotación del personal del CMA u organización de mantenimiento que dio solución a los hallazgos notificados.

- 3.13 Será responsabilidad del propietario o explotador de la aeronave o de la organización de mantenimiento contratada, hacer llegar el original del formulario o mediante copia vía e-mail correctamente firmado a la DGAC de acuerdo al plazo establecido en el recuadro N° 9. Los documentos de respaldo requeridos, deberán ser enviados a la DGAC ya sea mediante copia vía e-mail o los originales a la Zonal de Aeronavegabilidad más cercana o directamente al Subdepartamento de Aeronavegabilidad en el Edificio Aeronáutico Central o Subdepartamento de Transporte Público, según corresponda. Las “Novedades importantes” no tienen un plazo para ser respondidas, esto debido a que solo será responsabilidad del operador recuperar la condición aeronavegable.
- 3.14 Será responsabilidad de todos los firmantes que la solución de las discrepancias se efectúe de acuerdo a lo establecido en los Manuales y Normas aprobadas vigentes, reemplazando, cuando corresponda, las partes defectuosas por partes aprobadas trazables.
- 3.15 La falta de alguna firma o la alteración de ellas, la firma de personas no registradas en los documentos de la organización de mantenimiento (CMA o Club Aéreo), o cualquier otra causal que implique infracción a la reglamentación correspondiente, será motivo para que la aeronave quede en condición no aeronavegable, lo que será informado al Departamento Jurídico (Sección Infraccional) para las acciones administrativas y/o legales pertinentes.
- 3.16 Si el propietario o explotador no cumpliera el plazo establecido para las observaciones del recuadro 9, la DGAC considerará que la aeronave ha perdido su condición Aeronavegable, quedando el propietario o explotador impedido de efectuar cualquier tipo de operación de vuelo con esta aeronave.
- 3.17 Si en una inspección posterior se detecta que no hay registros que avalen la corrección de alguna discrepancia pese a haberse certificado su solución conforme al párrafo 3.14 anterior, enviando a la DGAC el original del Formulario DGAC 08/2-10, el inspector de aeronavegabilidad estará facultado para declarar que la aeronave está en condición “no aeronavegable”, junto con notificar esta situación al Departamento Jurídico para las acciones administrativas y/o legales pertinentes.
- 3.18 El propietario o explotador de la aeronave podrá solicitar una ampliación del plazo, para uno o más de los hallazgos indicados en el Form. DGAC 08/2-10, antes de que éste se cumpla, remitiendo a la DGAC los antecedentes que lo justifiquen.

#### **4. VIGENCIA**

- 4.1 A partir de la fecha indicada en la Resolución que lo aprueba.

#### **5. APÉNDICE**

- 5.1 N° 1: Formulario DGAC 08/2-10, "Informe de Inspección de Aeronave".
- 5.2 N° 2: “CRITERIO de CLASIFICACIÓN de HALLAZGOS POR INCUMPLIMIENTO”



## INFORME DE INSPECCIÓN DE AERONAVE

**Clasificación:**

**Número:**

**IMPORTANTE**

- A. La presente inspección se ha realizado de acuerdo con la facultad otorgada por el Código Aeronáutico, Art. 83 y 84 y conforme a las normas y reglamentos vigentes.
- B. Esta inspección no debe considerarse total y completa, sino solamente a las áreas específicas.
- C. Los ítems indicados en el casillero 9. **NOVEDADES IMPORTANTES**, se consideran que afectan la seguridad de vuelo y deben solucionarse antes del próximo vuelo.
- D. Los ítems indicados en el casillero **9. OBSERVACIONES**, deben corregirse antes del plazo establecido.
- E. La solución de novedades importantes y observaciones deben comunicarse al Subdepartamento Aeronavegabilidad y/o Subdepartamento Transporte Público (según corresponda), mediante envío de este formulario, consignando los datos y firmas de las personas indicadas en los casilleros 15 al 17. **Asimismo, se debe adjuntar un informe de las acciones tomadas para dar solución a las novedades y observaciones detectadas y copia de los antecedentes que avalen estas acciones.**
- F. Aquella aeronave que mantiene discrepancias sin solución dentro del plazo señalado, pierde su condición de aeronavegabilidad y no podrá volar, ya que dicha acción constituye una transgresión a leyes, reglamentos y disposiciones vigentes.

|   |                              |
|---|------------------------------|
| 15. CMA QUE REALIZA LOS TRABAJOS / ORDEN DE TRABAJO N° / FECHA DE CIERRE DE LOS TRABAJOS. |                              |
| 16.- RESPONSABLE CONTROL CALIDAD DEL CMA  | 17. PROPIETARIO O EXPLOTADOR |
| NOMBRE:   | NOMBRE                       |
| FIRMA:  | FIRMA:                       |
| FECHA DE ENVÍO DE LA RESPUESTA:   |                              |

**Form DGAC 08/2-10**

## APÉNDICE N° 2

### “CRITERIO DE CLASIFICACIÓN DE HALLAZGOS POR INCUMPLIMIENTO”

#### A. PROPÓSITO

Este Apéndice debe servir de orientación a los Inspectores de Aeronavegabilidad para clasificar el nivel de los Hallazgos de Incumplimiento que detecten en sus procesos de certificación y/o por vigilancia continua, ya sea de Aeronaves, Empresas Aéreas (AOC), Clubes Aéreos, Centros de Mantenimiento Aeronáutico y Talleres Aeronáuticos Aficionados.

#### B. DESARROLLO

##### 1. Introducción

1.1. Hay ocasiones en que un inspector DGAC que lleve a cabo una auditoría de una organización para verificar el cumplimiento de la normativa vigente encuentre evidencias de incumplimiento, ante esto, es esencial que existan criterios comunes para todos los inspectores de aeronavegabilidad de la DGAC con el propósito de aplicar enfoques coherentes. Este documento ofrece orientación sobre el tema.

1.2. Los hallazgos detectados se clasifican en 3 grupos de la siguiente manera:

- A) Hallazgo Grave,
- B) Hallazgo Significativo, y
- C) Hallazgo Leve.

##### 2. Clasificación de los Hallazgos

###### 2.1. Hallazgo Grave:

Un incumplimiento grave plantea un riesgo de seguridad operacional **muy alto** para el público y exigirá el ejercicio inmediato de acciones por parte de los inspectores con el fin de salvaguardar la seguridad de la aviación.

Por lo anterior, para dar respuestas a los hallazgos detectados **no se otorgará plazo**, sino que serán los usuarios los que dispondrán del tiempo necesario para solucionar y presentar a la DGAC cada uno de los hallazgos graves informados.

Al clasificar un hallazgo como Grave, la aeronave deberá permanecer en condición no Aeronavegable hasta que el usuario de respuesta satisfactoria al hallazgo.

Al existir un hallazgo grave no respondido o abierto, toda solicitud de aprobación, autorización, renovación o modificación no se procesará hasta que se haya completado e informado la acción correctiva. Además, puede ser necesario

realizar otro trabajo de mantenimiento y volver a certificar todos los productos afectados dependiendo de la naturaleza del hallazgo.

Para los casos en que el hallazgo corresponda a una OMA, ésta podrá verse afectada en una o más habilitaciones aprobadas en su Lista de Capacidad, considerando hasta la suspensión de dicho listado.

Para aquellos casos en que el hallazgo corresponda a una AOC, ésta podrá ver afectada la condición de aeronavegabilidad de sus aeronaves hasta la condición no aeronavegable y/o suspensión de operaciones aéreas aprobadas.

El tratamiento que los usuarios darán al **hallazgo Grave**, dependerá del nivel de deterioro de seguridad que el SDA logre detectar luego de efectuar un análisis con más antecedentes, y a continuación se solicitará a los afectados una de las siguientes dos opciones:

- A. Presentar el análisis del incumplimiento considerando los siguientes aspectos de forma y fondo:
  - 1) Identificación del problema,
  - 2) Análisis de las causas probables y/o contribuyentes,
  - 3) Determinación de la causa raíz,
  - 4) Acciones correctivas: acciones adoptadas para solucionar o corregir los defectos o efectos causados, adjuntando las evidencias objetivas y respaldos correspondientes.
  - 5) Acciones preventivas: acciones adoptadas o a adoptar para evitar futuros hallazgos de esta naturaleza (Instrucción, entrenamiento, incorporación de personal, mejorar procedimientos, elaboración de cartillas de trabajo con instrucciones más precisas, etc.), adjuntando las evidencias objetivas y respaldos correspondientes.
  - 6) Cuando la organización afectada informe la solución de cada uno de los hallazgos, la DGAC programará, de ser necesario, una fiscalización especial para verificar el cumplimiento de la solución.
  
- B. Aplicar una Vigilancia Continua al usuario con el propósito de verificar en terreno la forma en que se estaría degradando el nivel aceptable de la seguridad operacional y los aspectos a considerar para solucionar el incumplimiento.

Ejemplos:

- A) Una aeronave ha sido liberada con un defecto que plantea un riesgo de seguridad serio, en cuyo caso la acción apropiada sería alertar al operador y dejar la aeronave en tierra.
  
- B) Se percibe que la OMA (CMA/ Club Aéreo/TAA) no toma nota de la gravedad de los resultados de la auditoría efectuada y tiene la intención de liberar una aeronave defectuosa al servicio, en cuyo caso puede ser necesario

adicionalmente, suspender la totalidad o algunas de las habilitaciones de la OMA con efecto inmediato.

- C) La organización está completamente desorganizada y fuera de control.
- D) Si la gestión de un programa de mantenimiento de aeronaves se deterioró desde hace algún tiempo respecto de un modelo particular de aeronave, de modo que todas las aeronaves de ese tipo han pasado a ser sospechosas a partir de ese momento.

Nota: Los Hallazgos Graves como los señalados anteriormente, se indicarán en el formulario Informe de Inspección como Novedad Importante para el caso de las aeronaves.

## 2.2. Hallazgo Significativo:

Un incumplimiento significativo plantea un **riesgo** para la seguridad y debe resolverse dentro de un corto período de tiempo. Se requerirá al usuario que solucione la no conformidad antes de continuar con el proceso en ejecución.

El tiempo considerado para entregar las soluciones por **hallazgo significativo** a la DGAC se extiende **hasta 7 días continuos**.

Al existir un hallazgo significativo no respondido o abierto, toda solicitud de aprobación, autorización, renovación o modificación no se procesará hasta que se haya completado e informado la acción correctiva. Además, puede ser necesario realizar otro trabajo de mantenimiento y volver a certificar todos los productos afectados dependiendo de la naturaleza del hallazgo.

Este hallazgo, entre otros aspectos contempla cualquier incumplimiento con la normativa de mantenimiento que degrade los estándares de mantenimiento y probablemente pondrá en riesgo la seguridad operacional de una aeronave. Lo anterior incluye a los componentes de la aeronave. En términos prácticos, cuando un Inspector DGAC detecta algo como lo siguiente, se considerará que es un Incumplimiento significativo:

- 2.2.1. El mantenimiento realizado se ha efectuado en contravención con la DAN 43 y por ello plantea un riesgo de seguridad.
- 2.2.2. Un requisito significativo de la DAN 145 no se encuentra respaldado por evidencias y/o su implementación se ha degradado como lo indica un número de incumplimientos de naturaleza similar.

Requisitos de la organización de mantenimiento:

- A) Requisitos de las facilidades;
- B) Requisito de personal;

- C) Equipo, herramientas y material;
  - D) Datos de mantenimiento;
  - E) Certificación de mantenimiento;
  - F) Registros de mantenimiento;
  - G) Política de seguridad y calidad;
  - H) Procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad;
  - I) Manual de procedimientos de mantenimiento;
  - J) Habilitaciones y limitaciones de la organización.
- 2.2.3. Un requisito significativo del sistema de mantenimiento del operador de la DAN 121/135/137 no se encuentra respaldado por evidencias y/o su implementación se ha deteriorado, como lo indica un número de incumplimientos de naturaleza similar:
- A) Responsabilidad de mantenimiento del operador;
  - B) Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada;
  - C) Manual de control de mantenimiento;
  - D) Programa de mantenimiento del avión del operador;
  - E) Registros de mantenimiento.
- 2.2.4. El control de las Directivas de Aeronavegabilidad / SB es ineficaz.
- 2.2.5. El control de partes con vida limitada es ineficaz.
- 2.2.6. Los registros de trabajo de mantenimiento y bitácoras son distintos.
- 2.2.7. El sistema de calibración se ha deteriorado. Si el control de calibración del equipamiento se deterioró desde hace algún tiempo en una línea de equipos, la mayoría del equipo "calibrado" será sospechoso a partir de ese momento.
- 2.2.8. El control de los datos de aeronavegabilidad (biblioteca) en uso es ineficaz.
- 2.2.9. Fallas para solucionar incumplimientos previamente identificados que llevan a una repetición de los hallazgos anteriores.
- 2.2.10. Falta de acceso a la organización del operador y a las aeronaves y a cualquier organización de mantenimiento asociada a la empresa aérea.

### 2.3. Hallazgo Leve:

- 2.3.1. Un incumplimiento no considerado como grave o significativo, plantea un riesgo de bajo nivel en la seguridad operacional y se refiere a un incidente aislado, que no necesariamente tendrá un impacto directo sobre la seguridad por sí solo. El tiempo considerado para entregar las soluciones a la DGAC alcanza **hasta los 30 días continuos**.
- 2.3.2. Este tipo de hallazgo corresponde a cualquier incumplimiento de la normativa de mantenimiento que podría reducir los niveles requeridos de mantenimiento y, posiblemente, afectar la condición de la aeronave. Adicionalmente, este incumplimiento aplica también a los componentes de una aeronave.