



DAP 08 05

CHILE

DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL

**UTILIZACIÓN DEL FORMULARIO DGAC 08/2-11
"INFORME DE INSPECCIÓN DE CMA, EMPRESA
AÉREA (AOC), CLUB AÉREO (CA) o
TALLER AERONÁUTICO AFICIONADO
(TAA)"**

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN

OBJ.: Aprueba Enmienda 2 a la Edición 4 del procedimiento DAP 08 05 "Utilización del Formulario DGAC 08/2-11 Informe de Inspección de CMA, Empresa Aérea (AOC), Club Aéreo (CA) o Taller Aeronáutico Aficionado (TAA)".

EXENTA N° 0054 /

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

APRUEBASE la Enmienda 2 a la Edición 4 del procedimiento DAP 08 05 "Utilización del Formulario DGAC 08/2-11 Informe de Inspección de CMA, Empresa Aérea (AOC), Club Aéreo (CA) o Taller Aeronáutico Aficionado (TAA)".

Anótese y Comuníquese.



VICTOR VILLALOBOS COLLAO
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:
Al dorso

UTILIZACIÓN DEL FORMULARIO DGAC 08/2-11
INFORME DE INSPECCIÓN DE CMA, EMPRESA AÉREA, CLUB AÉREO
o TALLER AERONÁUTICO AFICIONADO

Resolución Exenta Nº 08/0/1/020/042 del 12 ene 2017.

1. PROPÓSITO

- 1.1 Registrar las observaciones detectadas por los Inspectores de Aeronavegabilidad en una actividad de fiscalización técnica dispuesta por la DGAC, para que sean conocidas por los **CMA** (Centro Mantenimiento Aeronáutico), **AOC** (Empresa Aérea), los **CA** (Club Aéreo) o **TAA** (Taller Aeronáutico Aficionado) con el propósito que las analice, las solucione y responda dentro del plazo establecido.
- 1.2 Señalar las responsabilidades que tiene cada persona indicada en el Form. DGAC 08/2-11.

2. ANTECEDENTES

DAR 08 Reglamento de Aeronavegabilidad.

DAN 43 Mantenimiento.

DAR 145 Reglamento de Centros de Mantenimiento Aeronáutico (CMA).

DAN 145 Centros de Mantenimiento Aeronáutico.

DAR 06 Reglamento de Operación de Aeronaves.

DAN 119 Normas para Obtención de Certificado de Operador Aéreo (AOC).

Manual de Normas de Mantenimiento de Clubes Aéreos

DAP 08 47 Habilitación y Operación de un Taller Aeronáutico Aficionado

3. MATERIA

- 3.1 El formulario DGAC 08/2-11, "Informe de Inspección de CMA, AOC, CA o TAA", adjunto a este documento en Apéndice N°1, se ha elaborado con el propósito de que los Inspectores de Aeronavegabilidad de la DGAC, durante sus funciones de fiscalización y vigilancia continua, dejen constancia escrita de todas las observaciones encontradas, como asimismo permitir a las organizaciones afectadas, agilizar el trámite administrativo para informar a través de este mismo formulario, la solución de tales observaciones. 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 El formulario consta de las siguientes secciones que se deben completar como se detalla a continuación:
 - 3.2.1 Recuadros N° 1 al 5 permiten registrar los datos de identificación de la organización, su Responsable Técnico ante la DGAC y el número del certificado de CMA, AOC, CA, o TAA, según corresponda.

- 3.2.2 Recuadro N° 6 permite al Inspector de Aeronavegabilidad a cargo de la auditoria o inspección, registrar en forma clara y precisa, cada una de las observaciones que afecte o pueda afectar la calidad de los trabajos de mantenimiento aeronáutico que ejecuta un CMA, CA o TAA, o la capacidad de un titular de Certificado AOC para cumplir con los procedimientos establecidos para el control del mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada de su(s) aeronave(s), y que impliquen que se pueda poner en riesgo la seguridad operacional, además, registrará para cada una de ellas una fecha de solución, en lo posible de común acuerdo con el operador y asignará una clasificación interna asociado a fines estadísticos de la DGAC
- 3.2.3 Recuadro N° 7, en este recuadro, el Inspector de Aeronavegabilidad, anotará la fecha en que se dio término a la inspección.
- 3.2.4 Recuadro N° 8, el Inspector de Aeronavegabilidad, indicará el mayor de los plazos considerados para cada observación para que la organización fiscalizada o inspeccionada entregue la solución al Informe de Inspección completo.
- 3.2.5 Recuadro N° 9, los Responsables Técnicos de las organizaciones fiscalizadas o inspeccionadas, estamparán su firma, nombre y cargo y recibirá el original de este formulario, aceptando a través de este acto las observaciones y el plazo otorgado para solucionarlas.
- 3.2.6 Recuadro N° 10, el Inspector de Aeronavegabilidad, estampará su firma y timbre correspondiente.
- 3.2.7 El recuadro N° 11 será completado cuando participe un segundo inspector en la Inspección.
- 3.2.8 Sólo en casos debidamente justificados, el formulario podrá ser firmado por una persona distinta a las señaladas en el párrafo 3.2.5, en este caso dicha persona deberá haber sido designada previamente por la organización, según sea el caso en el MPM o MCM o en un documento dirigido previamente a la DGAC.
- 3.2.9 Una vez completado el formulario en los términos señalados anteriormente, este será enviado a la organización responsable de su solución por el inspector a cargo de la inspección. La organización responsable tomará conocimiento completando la información en el recuadro 9 y lo devolverá al inspector responsable.
- 3.3 Una vez solucionadas las observaciones, se completará el reverso del formulario (recuadros N° 12 y 13) con la fecha, nombres y firmas de las personas responsables como constancia de que las observaciones fueron solucionadas satisfactoriamente. Asimismo, se adjuntará al formulario un informe con las acciones llevadas a cabo por la organización, para dar solución a estas observaciones con los antecedentes que respalden dichas acciones (Ej. N° de Orden de Trabajo, Conformidad de Mantenimiento, Registros de mantenimiento, Datos de mantenimiento, etc.).

Recuadro 12

- CMA: Responsable Control Calidad
- AOC: Encargado Control de Mantenimiento
- CA: Encargado Control Calidad
- TAA: Responsable Técnico Taller

Recuadro 13

- CMA: Gerente Responsable
- AOC: Gerente Responsable
- CA: Jefe Material
- TAA: Responsable Técnico Taller

- 3.4 La organización afectada, según corresponda, será responsable de entregar o remitir el formulario original a la Oficina Zonal de Aeronavegabilidad respectiva, o directamente al Subdepartamento correspondiente (SDA o SDTP), de acuerdo a los plazos establecidos para cada observación en particular (recuadro 6) y dentro del plazo máximo establecido en el recuadro N°8.
- 3.5 El formulario y los documentos relacionados, podrán ser enviados a la DGAC por mano, por vía postal o podrán ser escaneados y enviados vía e-mail al inspector responsable.
- 3.6 Si la organización afectada no cumpliere el plazo establecido en el recuadro N° 8, para solucionar las observaciones indicadas en el recuadro N°6, la DGAC podrá cancelar, suspender el certificado o rebajar la lista de capacidades con habilitaciones de mantenimiento de un CMA, las autorizaciones de operación del operador aéreo, o podrá cancelar el Certificado de Clasificación de Mantenimiento del Club Aéreo o rebajar sus habilitaciones, o del Certificado de TAA, según corresponda, acción que también podrá ser informada al Dpto. Jurídico para las acciones administrativas y/o legales pertinentes.
- 3.7 Antes que se cumpla el plazo establecido en el recuadro N° 8, la organización afectada podrá solicitar a la DGAC una ampliación del mismo para solucionar las observaciones. En esta petición deberá hacer presente las razones que justifican esta solicitud y proponer un nuevo plazo de cumplimiento.
- 3.8 El SDA o SDTP evaluará la petición, y resolverá caso a caso, sin embargo, en consideración de la seguridad aérea se podrá rechazar la solicitud y proceder conforme a lo señalado en 3.6, cuando la naturaleza y gravedad de las observaciones así lo justifiquen.

NOTA 1: *Cuando la gravedad de las observaciones detectadas, impidan al CMA o Club Aéreo o TAA desarrollar ya sea total o parcialmente los trabajos de mantenimiento autorizados, o que impidan a una empresa aérea efectuar algún tipo de operación especial previamente autorizada en el nivel de seguridad aceptable, el Inspector a cargo de la inspección dejará constancia de estas limitaciones en el recuadro N° 6, y comunicará en forma inmediata dicha situación al organismo pertinente de la DGAC quién podrá suspender, o limitar en el acto el alcance de las habilitaciones aprobadas, hasta tanto el organismo afectado demuestre haber dado solución satisfactoria a dichas observaciones, esto sin perjuicio de las acciones administrativas o infraccionales que puedan derivarse de estas situaciones.*

NOTA 2: *En el caso que el resultado de la inspección implique que se deba cancelar el Certificado de Aprobación, el organismo pertinente de la DGAC, informará de esta situación a la organización afectada y la cancelación del certificado se efectuará mediante Resolución de la DGAC.*

4. VIGENCIA

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

5. APÉNDICE

- 5.1 N° 1: Formulario DGAC 08/2-11 "Informe de Inspección de CMA, AOC, CA o TAA".
- 5.2 N° 2: "CRITERIO de CLASIFICACIÓN de HALLAZGOS POR INCUMPLIMIENTO"

APÉNDICE N° 1

INFORME DE INSPECCIÓN DE CMA, AOC, CA o TAA

Clasificación:

Número:			
1. NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN:		2. TELEFONO / FAX / E-MAIL:	
3. DIRECCIÓN (CALLE, N°, CIUDAD) y/o UBICACIÓN:			
4. RESPONSABLE TÉCNICO:			5. AUTORIZACIÓN CMA/AOC/CA/TAA N°:
6. OBSERVACIONES			
	N° Requerimiento	Plazo	Clasif.
7. FECHA:		8. PLAZO HASTA:	
9. <i>Tomé conocimiento de los resultados de la inspección y de los plazos concedidos, quedando esta organización bajo las disposiciones establecidas en el DAP 08 05 y la reglamentación aeronáutica.</i> Firma:..... Nombre..... Cargo:		10. INSPECTOR DGAC 11. SEGUNDO INSPECTOR (Cuando corresponda)	

(Reverso)

INFORME DE INSPECCIÓN DE CMA, AOC, CA o TAA

Clasificación:

Número:

IMPORTANTE

- A. La presente Inspección se ha realizado de acuerdo con la facultad otorgada por el Art3° letra j, de la Ley 16.752 y conforme a las normas y reglamentos vigentes, a fin de controlar que las operaciones de las aeronaves se efectúen dentro de los límites necesarios de seguridad operacional.
- B. Esta Inspección no debe considerarse total y completa, sino solamente a las áreas especificadas.
- C. Los Ítems indicados en el casillero 6 OBSERVACIONES, debe solucionarse dentro del plazo indicado.
- D. La solución de las OBSERVACIONES debe comunicarse al Subdepartamento Aeronavegabilidad (SDA) y/o Subdepartamento de Transporte Publico (SDTP) según corresponda, mediante envío de este formulario, consignando los datos y firmas de las personas indicadas en los casilleros 12 y 13. **Asimismo, se debe adjuntar el informe de las acciones tomadas para dar solución a las observaciones y copia de los antecedentes que avalen estas acciones.**
- E. No corregir las observaciones anotadas, puede ser causa para rebajar grados de mantenimiento autorizados, suspender, cancelar habilitaciones de mantenimiento, autorizaciones de operación o cancelar el Certificado correspondiente.

NOMBRE RESPONSABLE TÉCNICO	NOMBRE GERENTE RESPONSABLE:
 Firma	 Firma
Fecha de envío de la respuesta:	

Form DGAC 08/2-11

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.