

ANEXO I

MODOS DE ACTUACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE AVIACIÓN GENERAL DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD RESPECTO DE LAS AERONAVES DE SU COMPETENCIA

ADVERTENCIA PRELIMINAR:

El presente documento ha sido elaborado por especialistas de este Organismo con el propósito de informar en lenguaje claro respecto de nuestro control sobre la actividad desarrollada por los propietarios y explotadores de aeronaves de Aviación General. Si desea información adicional, le rogamos nos lo haga saber personalmente o por correo al domicilio citado al pie del presente.

I. INTRODUCCIÓN

Hace al interés público interno e internacional que en todos los Estados se establezca cierta forma de Organismo de inspección de aeronavegabilidad para cumplir con las disposiciones impuestas por el Convenio de Chicago de 1944 (Decreto Ley N° 15110/46 ratificado por ley N° 13891) y por sus Anexos VI (operación de aeronaves) y VIII (aeronavegabilidad). Tales organismos deben definir el sistema de control a que se someterán las actividades aeronáuticas que guarden relación con la aeronavegabilidad, recogiendo -en lo posible- la experiencia acumulada por países más avanzados en la materia.

A tales efectos, la Organización de Aviación Civil Internacional (en adelante "OACI"), (Organismo creado mediante las previsiones del Capítulo VII del Convenio citado) ha concluido oportunamente que desarrollar un sistema para la debida observancia de un Reglamento de Aeronavegabilidad implica para el Estado la posibilidad de adoptar diversas previsiones que regulen sus roles de actuación como Organismo Controlante; las cuales pueden implicar posturas desde muy activas a pasivas.

En el papel activo, se manifestaría por medio de un interés permanente y de día en día por la dirección y control de todas las cuestiones sobre aeronavegabilidad. Por el contrario -en una actitud pasiva- el Estado sólo intervendría para instituir aquellas medidas legales o acciones de investigación en caso de violación del reglamento.

Sin embargo, tal Organismo internacional ha entendido que ninguno de tales extremos, en la práctica, serían compatibles con la necesaria división de responsabilidades entre el Estado y los explotadores, fabricantes y entidades de mantenimiento de las aeronaves.

Así, podría darse el caso en que un sistema de supervisión activa fuera tan riguroso que podría llegar a convertirse en un completo dominio del sistema y en la injustificada imposición de conductas en todas las actividades relativas a la aeronavegabilidad.

Ello, al decir de la OACI, conduciría probablemente a disminuir la pretendida seguridad en el ámbito y a elevar excesivamente el costo y tiempo empleados en fabricación y reparaciones. En cualquier caso, semejante sistema exigiría el establecimiento de un gran Organismo de inspección que difícilmente podría justificarse.

Contrariamente -en un papel pasivo- el Estado podría dejar la interpretación y aplicación del

Reglamento de Aeronavegabilidad al explotador, fabricante u organización de mantenimiento de aeronaves, confiando simplemente en la competencia técnica de aquellos para interpretarlo correctamente; estimulando su cumplimiento sólo mediante la amenaza de sanciones legales.

Esto podría imponer una irrazonable carga de responsabilidad sobre las personas encargadas de interpretar y llevar a la práctica los reglamentos y, por otra parte, el Estado no estaría en condiciones de evaluar la rigurosidad de su cumplimiento más que por un conocimiento adquirido fortuitamente, lo cual no le permitiría ejercer adecuadamente la necesaria función preventiva y correctiva.

Todo cuanto antecede ha provocado que la OACI concluyese en la existencia de razones por demás justificadas para que el sistema de control deba situarse entre esos extremos activo y pasivo, represente una asignación bien equilibrada de responsabilidades entre el Estado y las personas u organismos que desempeñan actividades relacionadas con la aeronavegabilidad, pueda justificarse dentro de los recursos económicos del Estado y, finalmente, le permita a éste mantener una reglamentación y razonable supervisión de las actividades de aeronavegabilidad del explotador, fabricante y entidades de mantenimiento, sin inhibir indebidamente la dirección y control efectivos en cabeza de aquellos.

Luego, para dar acabado cumplimiento del rol que le compete a tenor de lo previsto por el Artículo 33 del Convenio de Chicago de 1944 y satisfacer asimismo los requerimientos establecidos por los Anexos VI y VIII mencionados, un Estado debe reservar sus esfuerzos de inspección o supervisión directa a supuestos como la matriculación de una aeronave y el otorgamiento originario de su Certificado de Aeronavegabilidad, su Certificación de Tipo (homologación de determinado diseño aeronáutico), la aprobación de los organismos de mantenimiento, la certificación de los explotadores comerciales (transportistas y trabajo aéreo) y la concesión de licencias al personal que cumple funciones aeronáuticas.

Se encuentra internacionalmente aceptado que dichas etapas de control son suficientes para que el Estado se encuentre en adecuada posición para garantizar la protección del interés público y poder luego ejercer su influencia y control sobre las actividades sin inmiscuirse en la responsabilidad del explotador, fabricante y organismo de mantenimiento, con relación a la seguridad operacional.

A la luz de lo expresado precedentemente, cabe destacar que en la gran mayoría de países del mundo -incluyendo el nuestro- se ha instituido un sistema normativo de control de aeronavegabilidad cuyo espíritu tiende a preservar un razonable equilibrio entre las responsabilidades de supervisión del Estado de matrícula y las propias de los sujetos supervisados.

En el caso de nuestro país, el sistema de aeronavegabilidad posee su base normativa reglamentaria en el texto denominado “Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina” (Decreto 1496/87 TO 1999), el cual está constituido por un cierto número de Capítulos (“Partes”), algunos de los cuales se encuentran consolidados materialmente con otras regulaciones aeronáuticas dentro un compendio reglamentario denominado “Regulaciones Argentinas de Aviación Civil” (en adelante, las “RAAC”).

Tal Reglamento ha sido elaborado teniendo por fuente de inspiración: 1) Los Anexos OACI VI y VIII ya citados, 2) las Regulaciones Federales de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica (Regulaciones “FAR”) y 3) las Regulaciones Conjuntas de Aviación (Regulaciones “JAR”) emitidas por la Autoridad Conjunta de Aviación de la Unión Europea.

Mediante dicho complejo reglamentario se establece que el control de aeronavegabilidad tiene por base un sistema de autogestión primaria en cabeza del explotador o propietario de una aeronave de aviación general, con supervisión indirecta del Organismo Controlante.

La norma fuente a partir de la cual se desmiembra todo el sistema es la Parte 91, Sección 91.403 de las RAAC que textualmente dice:

“Generalidades

- a) El propietario o Explotador de una aeronave es el responsable primario de mantener esa aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, incluyendo el cumplimiento de la Parte 39.
- b) Ninguna persona puede realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones en una aeronave, que no sean las que están prescriptas en esta Subparte y otras aplicables, incluyendo la Parte 43.
- c) Ninguna persona puede operar una aeronave para la cual el Fabricante haya emitido un Manual de Mantenimiento o Instrucciones para Aeronavegabilidad Continuada que contengan una Sección de Limitaciones de Aeronavegabilidad, a menos que se haya cumplido con los tiempos mandatorios de reemplazo, intervalos de inspección, y procedimientos conexos, especificados en esa Sección o intervalos de inspección alternativos y procedimientos conexos, prescriptos en las Especificaciones de Operación aprobadas por la Autoridad Aeronáutica competente bajo la Parte 121 ó 135; o de acuerdo con un programa de inspección aprobado bajo la Sección 91.409 (e) de esta Parte.”

Referencias: Documento OACI Doc 9760 AN/967

II. LAS FUNCIONES EN PARTICULAR

A continuación y con base en la norma señalada precedentemente, se discriminarán aquellas actividades que son funciones de la Dirección de Aviación General de la DNA (en adelante la “DAG”) en el control de la aeronavegabilidad de los productos que quedan comprendidos en las Regulaciones de Aeronavegabilidad partes 91, 137, 103 y en aquellas que son propias de los Talleres Aeronáuticos de Reparación (TAR) (DNAR 145).

A) SON FUNCIONES DE LA DIRECCIÓN DE AVIACIÓN GENERAL

- 1) Registrar, examinar y tramitar las solicitudes de certificados de aeronavegabilidad y de las notas de convalidación de certificados de aeronavegabilidad emitidos por un Estado extranjero miembro de la OACI.
- 2) Entender en el trámite, otorgamiento, modificación, suspensión o cancelación de Certificados de Aeronavegabilidad (o Notas de Convalidación) de aeronaves de competencia de la Dirección y en su rehabilitación, si correspondiere.

- 3) Inspeccionar las aeronaves en las circunstancias y modalidades explicitadas más adelante.
- 4) Revisar periódicamente los registros de estado de aeronavegabilidad de las aeronaves para evaluar si su mantenimiento es adecuado.
- 5) Habilitar las organizaciones de mantenimiento de productos aeronáuticos de la aviación general, luego de aprobar su organización, sus políticas y procedimientos de control de calidad.
- 6) Efectuar la vigilancia continua -mediante inspecciones periódicas- sobre las organizaciones mencionadas en el inciso anterior.
- 7) Evaluar las calificaciones de quienes haya que autorizar o delegarles autoridad para desempeñar ciertas funciones de aeronavegabilidad -formulando las recomendaciones que correspondan- y vigilar las actividades de dicho personal.
- 8) Cooperar en el examen de las normas de aeronavegabilidad internas e internacionales relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad y en la resolución de problemas reglamentarios que derivan de ello, formulando criterios y procedimientos generales y técnicos que sirvan de base de requisitos futuros de aeronavegabilidad.
- 9) Realizar inspecciones de conformidad por la aplicación de Certificados de Tipo Suplementario (CTS's) o Supplemental Type Certificates (STC's) extranjeros.
- 10) Analizar los Informes de Dificultades en Servicio (IDS) presentados, emitiendo según resulte necesario, recomendaciones (advertencias) o acciones correctivas mandatorias (Directivas de Aeronavegabilidad) en conjunción con la DCA.
- 11) Analizar y autorizar (de considerarlo seguro) extensiones de vida de componentes o extender en el tiempo el cumplimiento de inspecciones programadas.

B) NO SON FUNCIONES DE LA DIRECCIÓN DE AVIACIÓN GENERAL

- 1) Efectuar inspecciones ordinarias (rutinarias) detalladas de las aeronaves luego de emitido el certificado de aeronavegabilidad (o nota de convalidación, en su caso) -véase el Doc. 9760 AN/967 citado-.
- 2) Aprobar el mantenimiento de aeronaves, luego de realizado.
- 3) Autorizar la puesta en servicio (en la jerga de la especialidad, "liberar al servicio") de productos aeronáuticos, luego de mantenidos.
- 4) Intervenir en la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones de aeronaves.

B.1) LA DAG NO EFECTÚA INSPECCIONES RUTINARIAS DE LAS AERONAVES LUEGO DE EMITIDO EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD.

Como hemos visto en el listado de funciones en cabeza de la DAG, no existe referencia alguna a la inspección detallada de una aeronave afectada a aviación general como misión específica, luego de otorgado el Certificado de Aeronavegabilidad. Una gran experiencia a lo largo de los años demuestra que es muy difícil, sino imposible, que los Estados se encarguen con éxito de esa tarea, en vista del volumen y complejidad de muchas aeronaves modernas, así como por el número de aeronaves matriculadas.

Además, aunque hipotéticamente el Estado tuviera los recursos necesarios para realizar tan ciclópea tarea, podría ser desventajoso al estimular al propietario o explotador de la aeronave a eludir sus propias responsabilidades de mantenimiento e inspección, creándose así una situación potencialmente peligrosa.

No obstante ello, en ciertos casos, algunas aeronaves podrían ser inspeccionadas por la DAG. Se citan algunos ejemplos:

- a) Para examinar y someter a prueba las normas de trabajo de las organizaciones de mantenimiento y reparación, respecto de tareas técnicas que debieron ser previamente autorizadas por razón de su magnitud (vgr. alteración / reparación mayor de una aeronave que requiere un Informe Técnico de Alteración (ITA) o de Reparación (ITR)), o
- b) Cuando se tenga conocimiento o sospecha (por investigaciones, denuncias, etc.) que una aeronave no está en condiciones de volar con seguridad, en cuyo caso podrá revocarse su Certificado de Aeronavegabilidad y retirarla del servicio, prohibiendo su operación aeronáutica hasta tanto un organismo de mantenimiento habilitado con personal calificado restaure las condiciones técnicas perdidas, o
- c) La DAG utiliza Guías de Inspección para verificar (según las circunstancias, aleatorias o no) que el producto aeronáutico objeto de la muestra ha sido sometido a un mantenimiento adecuado.

B.2) LA DAG NO APRUEBA NI VIGILA EL MANTENIMIENTO DE AERONAVES, SINO QUE APRUEBA Y VIGILA (INSPECCIONA) TALLERES AERONÁUTICOS DE REPARACIÓN (TAR's) Y SUS PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO.

La DAG puede aprobar (habilitar) TAR's para que éstos certifiquen que el mantenimiento, alteraciones, reparaciones, sustituciones, inspecciones y pruebas de aeronaves y componentes (motores, hélices y accesorios) se han llevado a cabo de conformidad con las normas nacionales e internacionales y las especificaciones aprobadas por la DAG para satisfacer los principios de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional ya citados.

“Cada TAR que ejecuta mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, debe tener una organización adecuada para efectuar el mismo...” Ninguna persona puede operar como un TAR sin o en violación de un certificado que lo habilite como tal.

A los efectos señalados, se adoptan las siguientes previsiones:

- a) El solicitante debe disponer en su organización con personal capaz de conducir todas las áreas de mantenimiento, como inspectores, supervisores y mecánicos. Es función de la DAG asegurarse que cada persona designada sea aceptable e idónea (titulación técnica suficiente) para la tarea para la que es designada.
- b) El solicitante debe describir su TAR indicando:
 - i) tareas del personal designado,
 - ii) procedimientos adoptados para ejercer el control de las tareas que afecten la aeronavegabilidad, incluyendo sistemas de control de calidad sobre los trabajos,

- iii) funciones de mantenimiento que realizará el taller.
- c) El TAR garantizará que todas las tareas que afecten a la aeronavegabilidad se encuentran debidamente coordinadas y controladas por cada Departamento.
- d) La DAG inspeccionará que el TAR cuente con personal, servicios, herramientas, equipamiento, instrumental, instalaciones y bibliografía (manuales técnicos, etc.) adecuados a las tareas que realiza, bajo sanción de denegar o revocar las autorizaciones y / o certificados peticionados o concedidos.
- e) El TAR debe notificar a la DAG todos los cambios o modificaciones de personal e informar de todos los trabajos realizados, conservando la documentación descriptiva de dichas tareas para una eventual inspección, de acuerdo con lo expresado en g).
- f) Debe asimismo brindar toda información adicional que la DAG requiera, con la finalidad de cerciorarse sobre la idoneidad del personal, para cuyos fines aquella podrá realizar inspecciones (programadas o no programadas).
- g) El TAR deberá conservar por el plazo que fije la reglamentación, todos los registros de trabajos y todas las anotaciones de mantenimiento y su tramitación; de las inspecciones, ensayos y técnicas llevados a cabo con materiales y estructuras cuya falla pudiere afectar la aeronavegabilidad de las aeronaves sometidas a reparación o mantenimiento.
- h) Finalmente, cada TAR deberá aplicar algún sistema apropiado de aseguramiento y control de calidad sobre los artículos aeronáuticos que procesa, como así también del perfeccionamiento continuo de su personal (entrenamiento/instrucción).

Las funciones de vigilancia consistirán en inspecciones programadas y no programadas (de oportunidad o sorpresivas), encaminadas a evaluar las aptitudes del TAR para llevar a cabo las tareas autorizadas, en cuanto a sus instalaciones, documentación técnica (manuales emitidos por el fabricante), capacitación y registro del cumplimiento de las previsiones de las normas reglamentarias aeronáuticas y las previsiones determinadas en su Certificado de Habilitación y documentación anexa.

B.3) LA DAG NO INTERVIENE EN LA LIBERACION AL SERVICIO DE PRODUCTOS, LUEGO DE MANTENIDOS.

La DAG exige que cada TAR posea capacidad de mantenimiento (que cubra todo tipo de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones) y que asegure su realización con personal competente, medios, instalaciones y equipamiento adecuado, como así también que cada avión que el TAR libere al servicio esté en condiciones aeronavegables y haya sido mantenido correctamente según la reglamentación.

El TAR contará con un Manual que defina los procedimientos internos de la empresa que será analizado y aceptado por la DAG y que, según la estructura del mismo, deberá contener al menos la siguiente información:

- 1) El método de ejecución de mantenimiento.

- 2) Procedimientos que aseguren la supervisión de trabajos por personal calificado y entrenado adecuadamente.
- 3) Procedimientos para registrar al personal interviniente en cada inspección.
- 4) Procedimientos para la designación y registro de los ítems de mantenimiento a ser inspeccionados en cada caso en particular.
- 5) Procedimientos para reinspección de tareas por novedades observadas posteriormente.
- 6) Procedimientos para asegurar el cumplimiento de todos los ítems de inspección.
- 7) Instrucciones para evitar que la decisión de un inspector sea modificada por terceras personas fuera del área involucrada.
- 8) Procedimientos para impedir que la persona que certifique liberaciones al servicio sea la misma que realiza los trabajos o los supervise.
- 9) Procedimientos para mantener un registro adecuado de las personas que liberan al servicio a las aeronaves luego de tareas de mantenimiento, etc.
- 10) Personal con firmas autorizadas.
- 11) Procedimientos para Registro de trabajos.
- 12) Procedimientos para Recepción de partes.
- 13) Procedimientos para Inspecciones Preliminares.
- 14) Procedimientos para Inspección progresiva.
- 15) Procedimientos para Inspección por daños ocultos.
- 16) Procedimientos para Manipuleo de Partes.
- 17) Procedimientos para Registros de Calibraciones.
- 18) Procedimientos para Inspección final para la Liberación al Servicio.
- 19) Procedimientos para informar las fallas o condiciones no aeronavegables.

B.4) LA DAG NO APRUEBA EL MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES

Sin embargo, controla que los trabajos se realicen de acuerdo con las guías de inspección provistas por el fabricante, con las revisiones que correspondan, con constancia de cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad, vida límite de partes y ensayos no destructivos (END), de ser requeridos.

La DAG sí aprueba los datos (cálculos y demás información técnica) para dar respaldo a las reparaciones y alteraciones mayores. Ello se efectúa mediante el examen y aprobación de un ITR o ITA confeccionado por un TAR, en el cual se especifica la reparación o alteración, (mediante datos descriptivos) y se demuestra el cumplimiento con su base de certificación (mediante datos de demostración).

En dicha aprobación, según su complejidad, podrá también preverse un cierto número de inspecciones de los trabajos, determinados en la Planilla de Control y Seguimiento (PCS), que serán llevada a cabo por inspectores de la Dirección de Aviación General – División Ingeniería.

III. INFORMACIÓN OBLIGATORIA

La información que obligatoriamente debe generar el TAR se divide en:

- a) Registros (a preservar por el TAR y sujetos a auditoría de la DAG) e
- b) Información requerida según la CA 43-9.

A. REGISTROS DE MANTENIMIENTO

El Manual de Procedimientos de Inspección del TAR debe prever que el mantenimiento sea registrado con, al menos, la siguiente información:

- 1) Estado actualizado de partes con vida limitada, motor, hélice, rotor, etc. (componentes que deben reemplazarse luego de cierto tiempo de uso).
- 2) Tiempo desde la última recorrida general (mantenimiento completo) de todos los ítems instalados en el avión.
- 3) Identificación del estado de inspección actualizado de cada aeronave, incluyendo el tiempo desde la última inspección requerida por el programa de inspección.
- 4) Listado actualizado de las Directivas de Aeronavegabilidad. La función esencial del Órgano de control reside en exigir la corrección de condiciones inseguras de un producto aeronáutico. Tales condiciones pueden producirse debido a un defecto de diseño, mantenimiento u otras causas. Luego, las directivas de aeronavegabilidad (DA) constituyen los medios adecuados para notificar a los fabricantes, organismos de mantenimiento y propietarios de aeronaves sobre condiciones riesgosas e indeseables de tales productos, prescribiendo asimismo los requisitos bajo los cuales determinada manufactura puede seguir operando con seguridad en la función que le es propia.
- 5) Listado actualizado de alteraciones mayores.

Estos registros deben ser conservados por el TAR:

- 1) Durante cinco años o hasta que el trabajo sea repetido.
- 2) Respecto de los trabajos de recorrida general de estructura, motor, etc.: hasta que se realicen trabajos equivalentes. Tales registros se transfieren con la aeronave en caso de venta.

B. HISTORIAL DE AERONAVE, MOTOR Y HÉLICE

La DAG exige la corrección de condiciones inseguras de vuelo y, para ello, requiere registrar la adecuada acción correctiva de cada falla o malfuncionamiento de estructura, motor, hélice, etc. en los historiales correspondientes. Estos historiales se transfieren con la aeronave en caso de venta.

C. INFORME DE DIFICULTAD EN SERVICIO

La DAG requiere que el TAR le brinde información sobre los problemas de las aeronaves a las cuales se les prestó servicio técnico por medio de un sistema de información denominado “Informe de Dificultades en Servicio” (IDS).

El IDS, integrado con información procedente de fabricantes y organizaciones de mantenimiento, se ha establecido a efectos que la DAG pueda tener acceso a la necesaria información para contribuir al logro de un nivel aceptable de seguridad operacional.

Los IDS contribuyen de forma notable y efectiva para la toma de decisiones y así aumentar la seguridad. Un IDS correctamente cumplimentado ofrece la información necesaria para evaluar

defectos, instituir acciones correctivas inmediatas y, en consecuencia, contribuir a evitar accidentes.

El IDS es un sistema de realimentación que proporciona una base de datos extraordinariamente efectiva para tomar decisiones eficaces en asuntos de fiabilidad y aeronavegabilidad.

Casi todas las fallas que se producen en las aeronaves son de carácter aleatorio, por cuyo motivo, un sistema efectivo de IDS resulta esencial para proporcionar a los explotadores aéreos y propietarios un mejor servicio de asesoramiento y ejercer de manera efectiva las funciones de vigilancia.

Los IDS deben incluir toda novedad de funcionamiento, falla o defecto que se produzca en las aeronaves, sea que tengan lugar luego de haber informado otra análoga o que se origine o detecte en cualquier momento si, en opinión del TAR/Propietario/Operador, esa falla, malfuncionamiento o defecto hubiera puesto en peligro la seguridad operacional.

En particular, cada TAR/Propietario/Operador debe informar la existencia o detección de cualquier falla, malfuncionamiento o defecto relativos a:

- 1) Fuego durante el vuelo y el funcionamiento del sistema de alarmas.
- 2) Fuego durante el vuelo no protegido por el sistema de alarmas.
- 3) Falsa alarma de fuego.
- 4) Daños provocados por el sistema de escapes del motor en componentes, estructuras, etc. adyacentes
- 5) Un componente aeronáutico que provoque acumulación de humo, vapores o emanaciones.
- 6) Interrupción del motor (o motores) durante el vuelo producida -o no- por un daño a la aeronave, ingestión de cuerpos extraños, etc.
- 7) Una extensión o retracción anormal del tren de aterrizaje durante el vuelo o la apertura o cierre de las puertas de la bahía del tren de aterrizaje (lugar de alojamiento).
- 8) Falla en el sistema de frenado.
- 9) Partes de la estructura de la aeronave que requieran reparaciones importantes.
- 10) Grietas, fisuras, corrosión o deformaciones permanentes en la estructura de la aeronave, si exceden los máximos previstos por el fabricante o la Autoridad de Aplicación.
- 11) Componentes o sistemas cuya falla dé por resultado la ejecución de acciones de emergencia durante el vuelo.

D. PARTE MENSUAL DE INSPECCIONES Y TRABAJOS DE MANTENIMIENTO

El TAR debe informar a la DAG sobre las inspecciones o trabajos de mantenimiento que se hayan realizado –o se estén realizando- a aeronaves o sus motores o hélices (durante el mes) incluyendo todos los datos y observaciones que se estimen convenientes.

Por intermedio de estos Partes, la DAG tiene un medio de vigilar que el propietario vaya cumpliendo los plazos, intervalos e ítems de mantenimiento determinados para la aeronave en cuestión, especialmente las inspecciones anuales. Así para el caso que una aeronave no haya ingresado a un TAR para inspección anual durante 5 años consecutivos, se produce la cancelación de su matrícula.

IV. LIBERACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD

Conforme al RAAC Parte 43 Sección § 43.7, el TAR certifica y se hace responsable por la aeronavegabilidad de una aeronave o producto aeronáutico y, como prueba de ello, lo retorna al servicio mediante lo que se denomina “liberación de aeronavegabilidad”.

La liberación de aeronavegabilidad debe ser realizada de conformidad con los procedimientos descriptos en el Manual de Procedimientos de Inspección aceptado por la DAG.

Tal liberación incluye la CERTIFICACIÓN que:

- 1) El trabajo, debidamente identificado, fue realizado en concordancia con los requerimientos del Manual del Fabricante.
- 2) Todos los ítems que requerían ser cumplimentados, fueron inspeccionados por una persona autorizada que determinó que el trabajo fue satisfactoriamente realizado.
- 3) No existen condiciones conocidas que hagan a la aeronave o producto aeronáutico no aeronavegable y,
- 4) En lo que respecta al trabajo realizado, la aeronave o producto aeronáutico está en condiciones para una operación segura **al momento de su liberación al servicio**.

NOTA: El presente Anexo está a disposición del público para su lectura o copiado en la División Documentación Técnica de la DNA (Junín 1060 PB, Ciudad de Buenos Aires), de lunes a viernes hábiles en el horario de 08.30 a 13.00 horas.