

Guía de Experiencia 6/24 meses de certificadores



REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	Desde publicación	<ul style="list-style-type: none"> - Edición inicial: <ul style="list-style-type: none"> - Cambio en la codificación de procedimientos, formatos y guías según SIG-GD-P01-ITR01, por lo que la edición pasa a ed. 01. - Sustituye a la guía G-DSM-MTO-09 Ed. 2.2. *Los cambios incorporados respecto a la anterior edición del procedimiento están marcados en azul: <ul style="list-style-type: none"> - Inclusión en el alcance de la Guía la Parte CAO y la Parte ML. - Incorporación de experiencia en gestión/formación para personal certificador de aeronaves. - Actualización de puntos normativos del MOE, y cambio de limitación y reactivación por autolimitación en caso de pérdida de capacidad certificadora de la organización. - Actualización de los requisitos normativos introducidos en el Reglamento (UE) nº 2021/1963 por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 1321/2014 en lo que respecta a los sistemas de gestión de la seguridad en las organizaciones de mantenimiento y por el que se introduce la obligatoriedad de desarrollar un Sistema de Gestión en las organizaciones Parte 145.

UNIDADES IMPLICADAS EN EL DOCUMENTO	
UNIDAD EMISORA	UNIDADES EN EL ALCANCE
DIRECCIÓN DE SEGURIDAD DE AERONAVES (DSA)	COORDINACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD / DSA

LISTA DE DESTINATARIOS	
UNIDAD	UNIDAD
DIRECTORA DSA	OSV3
COORDINADORA DE OPERACIONES AÉREAS Y AERONAVEGABILIDAD	OSV4
COORDINADOR DE AERONAVEGABILIDAD	OSV6
JEFA DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD	OSV7
OSV1	OSV8
OSV2	DAEA

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	5
2.	OBJETO Y ALCANCE	5
3.	REQUISITOS	5
3.1	Aplicabilidad del apartado 145.A.35 (c).....	5
3.2	Manual de la organización de mantenimiento MOE.....	5
4.	DEFINICIÓN DE EXPERIENCIA	7
4.1	Duración.....	7
4.2	Naturaleza.....	7
5.	EXPERIENCIA ACEPTABLE	8
5.1	Duración.....	8
5.2	Naturaleza.....	8
6.	PERSONAL CERTIFICADOR Y PERSONAL DE APOYO PARA AERONAVES	9
6.1	Experiencia en gestión / formación	9
7.	PERSONAL CERTIFICADOR DE COMPONENTES, MOTORES Y SERVICIOS ESPECIALIZADOS..	10
7.1	Demostración de experiencia equivalente	10
7.1.1	<i>Tareas de mantenimiento sencillas / criticidad de la tarea / componentes sencillos / aviación general</i>	11
7.1.2	<i>Actividades fuera de la aprobación 145</i>	12
7.1.3	<i>Experiencia en aeronaves</i>	14
7.1.4	<i>Prácticas estándar</i>	14
7.1.5	<i>Experiencia en otros ratings</i>	14
7.1.6	<i>Experiencia en gestión / formación</i>	15
7.1.7	<i>Prácticas en la organización de mantenimiento</i>	15
7.1.8	<i>Otros casos específicos</i>	16
8.	FALTA DE DEMOSTRACIÓN/ARCHIVO DE EXPERIENCIA RECIENTE	17
8.1	Procedimiento de autolimitación en el caso de mantenimiento de componentes	17
9.	ARCHIVO DE LA EXPERIENCIA RECIENTE	19
9.1	Logbook individual certificadores de aeronaves	19
9.2	Logbook certificadores de componentes	19
10.	ARCHIVOS	19
11.	CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN	19

1. INTRODUCCIÓN

Esta guía establece los criterios de aceptación de experiencia del personal certificador en cuanto a naturaleza y duración de la misma para cumplir con el requisito de seis meses de experiencia en el mantenimiento en los dos últimos años.

2. OBJETO Y ALCANCE

El objeto de esta guía es desarrollar unas pautas para el control del requisito de demostración de experiencia real en el mantenimiento de aeronaves o elementos pertinentes por cada período de dos años consecutivos para todo el personal certificador de mantenimiento de aeronaves de Organizaciones de Mantenimiento parte 145, [Parte CAO](#), e independiente de la Parte M / ML Subparte H y el personal certificador de elementos de Organizaciones de Mantenimiento Parte 145 y [Parte CAO](#).

3. REQUISITOS

3.1 Aplicabilidad del apartado 145.A.35 (c)

La organización se asegurará de que todo el personal certificador P/C y en mantenimiento base el personal de apoyo P/A adquiera como mínimo seis meses de experiencia real en el mantenimiento de aeronaves o componentes (1) por cada período de dos años consecutivos.

3.2 Manual de la organización de mantenimiento MOE

La organización Parte 145 deberá incluir en el MOE un procedimiento que describa como el P/C y el P/A cumplirán con el requisito anterior y cómo va a garantizar el control de dicho requisito.

Este procedimiento deberá:

a) Establecer como se realizará:

- La emisión de la autorización de certificación individual inicial para el P/C y el P/A y
- La renovación de la autorización de certificación individual para el P/C y el P/A

b) Ser cumplido por cualquier P/C y P/A que tenga una autorización de certificación individual emitida con cualquier habilitación según corresponda bajo el alcance aprobado de la organización en particular para:

- Habilitación de tipo A (A1, A2, A3 o A4), personal certificador de aeronaves y/o personal de apoyo.
- Habilitación de tipo C (Desde la C1 hasta la C22), personal certificador de componentes.
- Habilitación de tipo B (B1, B2 o B3), personal certificador de motores y APU.
- Habilitación de tipo D1 (cualquier método de END contemplado en la norma), personal certificador de servicios especializados.



c) Cumplir con los criterios de duración y naturaleza de la experiencia que se detallan en los siguientes puntos.

- (1) *"experiencia real en el mantenimiento de aeronaves o componentes" significa que la persona haya trabajado en un entorno de mantenimiento de aeronaves o componentes y que haya ejercido las facultades de la autorización de certificación y / o haya realizado tareas efectivas de mantenimiento, al menos, en algunos de tipo de aeronave o sistemas de grupos de aeronaves especificados en la autorización de certificación.*

4. DEFINICIÓN DE EXPERIENCIA

El término “**6 meses de experiencia en el mantenimiento (2) durante el periodo de 2 años**” deberá ser entendido como la conjunción de dos elementos, duración y naturaleza de la experiencia. Lo mínimo requerido para cumplir con estos dos elementos puede variar en función del tamaño y la complejidad de la aeronave/motor/componente y del tipo de operación y mantenimiento.

4.1 Duración

El Personal Certificador y/o el Personal de Apoyo deberán demostrar haber adquirido en la organización de mantenimiento en un periodo de dos años consecutivos:

- 6 meses trabajando en la misma organización o;
- 6 meses divididos en diferentes bloques trabajados en la misma organización o en diferentes.

4.2 Naturaleza

El Personal Certificador y/o el Personal de Apoyo deberán demostrar que la actividad de mantenimiento realizada (supervisada y/o puesta en servicio), dentro de una organización de mantenimiento aprobada es una combinación integral de diferentes tipos tareas (mantenimiento, inspección, troubleshooting, reparación, modificación, cambio de componente, etc.).

(2) *La experiencia deberá ser adquirida en un centro EASA parte 145. Sin embargo, la experiencia adquirida en aeronaves similares, motor, tecnología de componentes en un ambiente fuera de la UE podría ser utilizado.*

5. EXPERIENCIA ACEPTABLE

5.1 Duración

Tener un registro de 180 tareas en diferentes fechas durante el período de 2 años constituiría el mínimo para demostrar el requisito de "duración" ⁽³⁾ (pero no necesariamente el requisito "naturaleza de la experiencia", que deberá cumplir con los criterios del capítulo siguiente). Sin embargo, las 180 tareas podrán ser sustituidas por un récord de 100 días hábiles trabajados en el mantenimiento de acuerdo con sus privilegios.

El registro de 180 tareas o de 100 días trabajados durante el primer año del período de 2 años, no puede ser considerado aceptable como experiencia ganada a lo largo del periodo que garantice que el P/C y/o el P/A tiene experiencia reciente en el mantenimiento.

Con el fin de demostrar el cumplimiento de los requisitos anteriores, el número de tareas realizadas (o días de trabajo) se resumirá y registrará en un documento que permita la evaluación requerida.

5.2 Naturaleza

Los criterios de qué experiencia es aceptable se desarrollan en:

- [Apartado 6](#) para el personal certificador de aeronaves.
- [Apartado 7](#) para el personal certificador de componentes.

(3) Para la emisión inicial o renovación de la autorización individual del P/C y/o P/A, pueden ser contabilizados los créditos de duración tanto del OJT, como los de formación en elementos prácticos de la aeronave o componente.

6. PERSONAL CERTIFICADOR Y PERSONAL DE APOYO PARA AERONAVES

Los siguientes criterios específicos, se tendrán en cuenta, para identificar una "naturaleza de la experiencia" aceptable:

- Para los titulares de licencias de categoría A, la experiencia incluirá ejercer las atribuciones, por medio de la realización de tareas concedidas destinadas a serlo en la autorización en al menos un tipo de aeronave para cada subcategoría (por ejemplo, A1, A2, A3, A4). Esto significa, tareas como las que se mencionan en el AMC 145.A.30 (g), que incluyen el mantenimiento, cambios de componentes y rectificaciones de defectos sencillos;
- Para las categorías B1, B2, B2L, B3 y L por cada habilitación de tipo de aeronaves concedidas destinadas a serlo en la autorización, la experiencia debe de ser en ese avión en particular o en una "aeronave similar" dentro de la misma subcategoría (por ejemplo: B1.1, B1.2, B1.3, B1.4);

Dos aeronaves se pueden considerar como "similar" cuando tienen una tecnología similar, la construcción y los sistemas comparables, lo que significa estén igualmente equipadas con (como se aplica para las categorías de las licencias):

- *Sistemas de propulsión (pistón, turbohélice, turbofan, turboeje, jet-motores o hélices de empuje), y*
 - *Los sistemas de control de vuelo (sólo controles mecánicos, controles hidromecánicamente alimentados o controles electromecánica con alimentación); y*
 - *Los sistemas de aviónica (sistemas analógicos o sistemas digitales); y*
 - *Estructura (fabricado de metal, materiales compuestos o madera).*
- Para la categoría C, la experiencia cubrirá al menos uno de los tipos de aeronaves concedidos o destinado a serlo en la autorización;
 - Para una combinación de categorías (es decir, B1.1 + B2, B1.1 + C, etc.), la experiencia incluirá algunas de las actividades en cada categoría concedida o destinado a serlo.

6.1 Experiencia en gestión / formación

Adicionalmente, un máximo del 20% de la duración requerida puede ser reemplazada por las siguientes actividades relevantes en aeronaves de tecnología similar, construcción y con sistemas comparables.

- Entrenamiento/formación en mantenimiento de aeronave como instructor / asesor o estudiante.
- Soporte técnico de mantenimiento / tareas de ingeniería.
- Gestión / Planning de Mantenimiento.

La experiencia debería ser documentada en un log book individual o en cualquier otro sistema de archivo (incluso digital).

7. PERSONAL CERTIFICADOR DE COMPONENTES, MOTORES Y SERVICIOS ESPECIALIZADOS

Los siguientes criterios específicos, se tendrán en cuenta, para identificar una "naturaleza de la experiencia" aceptable:

- **Habilitación C (desde C1 a C22) de personal certificador de componentes:** la experiencia incluirá ejercer las atribuciones, por medio de la realización de tareas o el ejercicio de las facultades de certificación de la autorización de cada una de las habilitaciones C concedidas o destinado a serlo;
- **Habilitación B (B1, B2 o B3) de personal certificador de motores:** la experiencia incluirá ejercer las atribuciones, por medio de la realización de tareas o el ejercicio de las facultades de certificación de la autorización de cada una de las habilitaciones B concedidas o destinado a serlo;
- **Habilitación D1 (cualquier método END) de personal certificador de servicios especializados:** la experiencia incluirá ejercer las atribuciones, por medio de la realización de tareas o el ejercicio de las facultades de certificación de la autorización de cada uno de los métodos END concedidos o destinado a serlo.

No será aceptable que la mayoría de las tareas sean idénticas o que no estén incluidas en la autorización individual. Por ejemplo, un personal certificador de componentes autorizado a liberar bajo habilitación C14 ruedas, frenos y trenes de aterrizaje, debe demostrar experiencia en ruedas, frenos y trenes de aterrizaje para mantener íntegramente el alcance de su habilitación C14.

Con el fin de demostrar el cumplimiento de los requisitos anteriores, el tipo de actividad/tarea se resumirá y se registrará en un documento que permita la evaluación requerida.

7.1 Demostración de experiencia equivalente

Debido a la diversidad de tareas, elementos y procesos que pueden ser anotados y su complejidad, es la empresa quien debe desarrollar un método de estimación de tiempos y/o tareas para cumplir con el requisito 6/24. Este método se acordará con la autoridad competente, incluyendo la descripción del mismo en el MOE.

Se tendrá en cuenta lo siguiente:

- Es importante insistir en que no existe un perfil determinado para el Personal Certificador, éste dependerá del tipo de componente, su complejidad, su tecnología y el nivel de mantenimiento y proceso que se realice. Por tanto, el nivel de competencia que se considere necesario puede adquirirse y mantenerse de formas diversas (ver funciones en el apartado de "Información Contenida en el Registro").
- El proceso debe ser flexible y por ejemplo puede completarse incluyendo cursos teóricos y/o prácticos, seminarios, etc.
- El nivel de detalle de los registros relacionados con la experiencia se puede limitar para evitar trabajo de escritura significativos, pero debe ser suficiente para poder evaluar y ponderar su experiencia general y experiencia en cada familia de componentes.

- Como mínimo, para validar un día trabajado, debe estar cubierto por al menos un registro de experiencia.
- Sin embargo, es aconsejable un registro para cada intervención significativa (o serie de tareas) llevada a cabo el mismo día en el caso de intervenciones que involucren a diferentes familias de componentes y/o intervenciones complejas o que rara vez se realizan. De esta forma se pueden ponderar las intervenciones por tipo, naturaleza, duración, diversidad de familias y tipos de componentes, especialización, tecnología, etc.

El libro o logbook podrá contener la experiencia demostrable adquirida en la actividad de mantenimiento, tanto en entorno Parte 145 como en otros entornos con requerimientos similares. La validez de dicha experiencia deberá acordarse previamente con la autoridad.

Se incluyen a continuación un conjunto de criterios orientativos que puedan servir a la organización 145 para la demostración de los requisitos de duración y naturaleza de la experiencia del personal certificador de componentes, si bien el Centro 145 podrá proponer otros criterios alternativos quedando sujetos a aprobación por parte de AESA.

- Tareas de mantenimiento sencillas / criticidad de la tarea / componentes sencillos / aviación general
- Actividades fuera de la aprobación 145
- Experiencia en Aeronaves
- Prácticas estándar
- Experiencia en otros ratings
- Experiencia en gestión / formación
- Prácticas en la organización de mantenimiento

7.1.1 Tareas de mantenimiento sencillas / criticidad de la tarea / componentes sencillos / aviación general

Se establece el requisito de 180 tareas o 100 días trabajados para cumplir con la naturaleza de la experiencia.

Sin embargo, este requisito puede reducirse teniendo en cuenta la complejidad del componente a mantener y de las tareas de mantenimiento a realizar sobre él. También debe considerarse el volumen y la diversidad de trabajos que realiza el centro y siempre deberá cumplirse con el requisito de naturaleza de la experiencia, es decir, deberá haber registros de todas las tareas de mantenimiento que el certificador pueda realizar sobre el componente de acuerdo al alcance en su credencial certificadora.

La organización deberá justificar la reducción del requisito y desarrollar el correspondiente procedimiento en el apartado 3.9 del MOE, quedando sujeto a aprobación por parte de AESA.

7.1.2 **Actividades fuera de la aprobación 145**

La convalidación de actividades que quedan fuera de la aprobación de la organización como Parte 145 proporciona a la organización criterios alternativos para la demostración de la experiencia equivalente para aquellos casos en los que, por volumen de trabajo de la organización 145, sea difícil cumplir el requisito de experiencia reciente 6/24 del personal certificador en un determinado rating Cx.

Se desarrolla en el presente apartado 7.1.1 la posibilidad de convalidación del requisito de experiencia reciente 6/24 de los certificadores de componentes de organizaciones 145, con experiencia reciente de este personal certificador P/C en organizaciones POA, DOA, y organizaciones de mantenimiento con aprobación FAA, TCCA y ANAC.

7.1.2.1 **Organizaciones con aprobación como organización de producción (POA)**

En organizaciones de producción (POA), podrá convalidarse la experiencia continuada del personal certificador P/C de componentes siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos mínimos:

- Que el resultado de las tareas del P/C en la organización de producción sea la firma de un EASA Form1 Parte 21.
- Derivado del requisito anterior, deberá el personal certificador P/C, además de en la lista de certificadores de la organización de mantenimiento Parte 145, estar identificado en la memoria/manual de la organización POA en la forma que prevea la Parte 21.
- Que las tareas de producción en las que se encuentra involucrado el P/C del que se pretende convalidar la experiencia, se realicen sobre un P/N similar incluido en la lista de capacidades de la organización 145.
- En caso de simultanear trabajos el P/C en ambas organizaciones 145 y POA, que la organización de mantenimiento tenga en cuenta dicho aspecto en el Plan de Producción de la organización 145, es decir, que el plan de producción o plan de horas/hombre del centro 145 refleje la carga de trabajo del P/C en la organización POA.

7.1.2.2 **Organizaciones con aprobación como organización de diseño (DOA)**

Respecto a organizaciones de diseño (DOA), podrán convalidarse como experiencia equivalente del P/C de componentes, tareas de soporte técnico y/o diseño de reparaciones para mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada de dichos componentes. Es decir, nos referimos a aquellos casos en los que el P/C de componentes del Centro 145, a través de una organización DOA, participa en la generación de los datos e instrucciones de mantenimiento para realizar la reparación/modificación de un componente.

Al igual que en el caso anterior, podrá convalidarse la experiencia siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos mínimos:

- El personal certificador P/C, además de en la lista de certificadores de la organización de mantenimiento Parte 145, deberá estar identificado en la memoria/manual de la organización DOA en la forma que prevea la Parte 21.

- Que las tareas de soporte técnico y/o diseño de reparaciones en las que se encuentra involucrado el P/C del que se pretende convalidar la experiencia, se realicen sobre un P/N similar incluido en la lista de capacidades de la organización 145.
- En caso de simultanear trabajos el P/C en ambas organizaciones 145 y DOA, que la organización de mantenimiento tenga en cuenta dicho aspecto en el Plan de Producción de la organización 145, es decir, que el plan de producción o plan de horas/hombre del centro 145 refleje la carga de trabajo del P/C en la organización DOA.

7.1.2.3 Organizaciones con aprobación FAA / TCCA / ANAC

Este apartado recoge el caso en el que el P/C pueda demostrar experiencia en trabajos de mantenimiento y certificación de componentes en organizaciones de mantenimiento con aprobación FAA / TCCA / ANAC, siempre que se cumplan los siguientes requisitos mínimos:

- Que el resultado de las tareas del P/C en las organizaciones mencionadas FAA / TCCA / ANAC sea la firma de un certificado de puesta en servicio del tipo Form 8130-3 / Form One / F-100, respectivamente.
- Deberá demostrarse que el P/C ha ejercido privilegios de certificación en dichas organizaciones FAA / TCCA / ANAC, a través, por ejemplo, de la lista de personal certificador o identificación en el manual de las organizaciones en cuestión.
- Que las tareas de mantenimiento en las que se encuentra involucrado el P/C del que se pretende convalidar la experiencia, se realicen sobre un P/N similar incluido en la lista de capacidades de la organización 145, habiéndose hecho uso de la misma documentación de mantenimiento que emplearía si de una organización EASA 145 se tratara.

NOTA: La firma de un certificado EASA Form 1 dual por parte del P/C de una organización de mantenimiento con aprobación EASA y FAA / TCCA / ANAC, se considera “directamente convalidable”.

7.1.2.4 Aspectos comunes a los casos contemplados en 7.1.1

Se indican a continuación un conjunto de aspectos adicionales a considerar, comunes a los casos de convalidación de experiencia en organizaciones POA, DOA, y organizaciones de mantenimiento con aprobación FAA, TCCA y ANAC, detallados en los puntos anteriores.

- El proceso de registro y detalle de esta experiencia equivalente podrá realizarse en el formato de “*logbook certificadores de componentes*” incluido en el apartado 9.2 de esta guía, haciendo uso de la casilla de comentarios.
- El procedimiento de demostración de experiencia equivalente deberá desarrollarlo la organización de mantenimiento 145 en el apartado 3.9 de su manual MOE.
- Toda documentación derivada de este proceso de demostración de experiencia equivalente deberá considerarse como registro de la organización 145 y ser listada y sujeta a los requerimientos desarrollados en el apartado 3.10 del MOE.
- El aspecto de demostración del requisito 6/24 del P/C a través de experiencia equivalente en actividades que quedan fuera de la aprobación de la organización como Parte 145, deberá

quedar explícitamente incluido como requisito a tener en cuenta en el proceso de evaluación de competencia del personal certificador incluido en el apartado 3.19 del manual MOE.

7.1.3 **Experiencia en aeronaves**

Una organización de mantenimiento puede realizar tareas simples de motor o de componente bajo la habilitación A, de acuerdo con el AMM y, previo acuerdo con la Autoridad, de acuerdo al EMM o CMM, incluso aunque se desmonte de la aeronave, siempre que esto sea para facilitar el acceso al mismo y no conlleve ningún mantenimiento adicional a la aeronave.

Estas tareas de mantenimiento sobre el motor o el componente, son consideradas tareas dentro del mantenimiento de la aeronave y, por tanto, certificadas mediante CRS.

Por ello, cuando la organización esté realizando el mantenimiento de un tipo de componente, tanto bajo habilitación A como bajo habilitación C, la experiencia realizando o poniendo en servicio tareas sobre ese tipo de componente bajo la habilitación A es válida para completar la experiencia 6/24 de la habilitación C, con la siguiente limitación:

- Debido a que las tareas de mantenimiento que el centro puede realizar bajo alcance A son tareas simples, cuando las tareas llevadas a cabo o puestas en servicio por el personal certificador sobre un tipo de componente sean principalmente tareas bajo la habilitación A:
 - a) Si es el caso de todos los certificadores de ese tipo de componente, el alcance del centro bajo la habilitación C, deberá limitarse a las tareas que pueden realizar/certificar bajo la habilitación A.
 - b) Si es el caso de un certificador, habiendo otros que cumplen los requisitos de experiencia, deberá ponerse como limitación en su autorización de certificación del tipo de componente que solo podrá certificar (EASA Form 1) dentro de la habilitación C aquellas tareas que puede realizar/certificar bajo la habilitación A.

7.1.4 **Prácticas estándar**

Cuando la organización realiza el mantenimiento de un tipo de componente bajo habilitación C, donde el trabajo a realizar únicamente requiere el uso de las practicas estándar de mantenimiento (limpieza, empalmes, remachado, apriete, frenado, etc.), para completar la experiencia 6/24 de la habilitación C de este tipo de componente, se puede considerar válida la experiencia realizando tareas:

- sobre otro tipo de componente o/y
- sobre aeronave

donde el trabajo a realizar también requiere el uso de las practicas estándar de mantenimiento.

7.1.5 **Experiencia en otros ratings**

La experiencia adquirida en la realización de tareas bajo otros ratings de componentes será válida siempre y cuando dichas tareas sean similares en ambos ratings y se utilicen las mismas herramientas o equipos para llevarlas a cabo (desmontaje, limpieza, inspección corrosión, inspección de grietas, etc.). Deberán detallarse en el MOE justificando su equivalencia.

7.1.6 **Experiencia en gestión / formación**

Adicionalmente, un máximo del 20% de la duración requerida puede ser reemplazada por las siguientes actividades relevantes en aeronaves o componentes de tecnología similar, construcción y con sistemas comparables.

- Entrenamiento/formación en mantenimiento de aeronave como instructor /asesor o estudiante.
- Soporte técnico de mantenimiento / tareas de ingeniería.
- Gestión / Planning de Mantenimiento.

La experiencia debería ser documentada en un log book individual o en cualquier otro sistema de archivo (incluso digital) que contenga los siguientes datos:

- Fecha
- Tipo de aeronave
- Identificación de la aeronave
- Capítulo ATA (opcional)
- Operación efectuada (por ej. 100 FH check, MLG wheel change, oil check, implementación de SB, trouble shooting, reparación estructural, implementación de STC...;
- Tipo de mantenimiento (base, línea);
- Tipo de actividad (ejecutar, supervisar, emitir el release),
- Categoría utilizada (a, B1, B2, B2L, B3 o C)
- Duración en días o días parciales.

7.1.7 **Prácticas en la organización de mantenimiento**

Es posible que, en algunas ocasiones, no pueda llegarse a cumplir el requisito 6/24 por falta de algunos registros de experiencia, para poder completarlos, el personal certificador podrá realizar un entrenamiento práctico en la propia o en otra organización 145, siempre impartido por personal que tenga en vigor la capacidad certificadora para ese componente.

Este tipo de formación no debe suponer más del 20% de la experiencia reciente del personal certificador.

Para casos excepcionales, como una persona que vuelve de un periodo de inactividad, el personal certificador podrá atender a un curso completo del componente impartido por el fabricante para completar la experiencia pérdida.

El procedimiento para formación complementaria deberá estar desarrollado en el apartado 3.4 del MOE y los registros de dicha formación deberán quedar reflejados en el log-book del personal certificador.

7.1.8 *Otros casos específicos*

A criterio del inspector, podrá establecerse también la idoneidad del personal certificador de componentes en los siguientes casos:

- Cuando la organización refleje documentalmente una dificultad reconocida a la hora de conseguir formación/experiencia específica en el componente a mantener por parte del fabricante, organización reconocida por el fabricante u otra organización ya autorizada para efectuar el mencionado mantenimiento. Este sería el caso de componentes novedosos, componentes antiguos o aquellos muy específicos con escasa distribución. O bien,
- En el caso de que la Organización pueda justificar que la tarea a efectuar sea muy sencilla y no afecte a componentes críticos de la aeronave.

Para cualquiera de esas circunstancias la organización solicitante deberá aportar:

- Justificación documental de la imposibilidad de conseguir la formación/experiencia en la tarea por los medios exigidos en puntos anteriores de esta guía.
- Introducción en el Manual MOE de los procedimientos específicos de cualificación del personal propuesto y criterios de aceptación del mismo por parte de la Organización.
- Justificación documental de la evaluación de la competencia del personal propuesto con el resultado satisfactorio de la misma por parte del Departamento de Calidad. Se da por sentado que la Organización habrá analizado el cambio y dispondrá de los medios documentales, materiales y humanos para efectuar las tareas.
- Soporte documental, técnico y material durante la supervisión de la realización de la tarea de mantenimiento ante personal de AESA. La profundidad y muestreo de la tarea a supervisar será definida a criterio del inspector, que podrá requerir cuantos medios crea convenientes para tener la certeza de que la tarea se desarrolla de manera adecuada.

8. FALTA DE DEMOSTRACIÓN/ARCHIVO DE EXPERIENCIA RECIENTE

El en caso de que un P/C y/o un P/A no estén en condiciones de demostrar la duración y la naturaleza de la experiencia reciente, la autorización de certificación no podrá concederse o renovarse. En este caso, dicho personal deberá realizar la duración/naturaleza faltante de las tareas o, en su lugar, asistir a un curso completo del tipo de componente o motor / APU.

8.1 Procedimiento de autolimitación en el caso de mantenimiento de componentes

Es bastante común que una organización tenga una capacidad de certificación de componentes de algún tipo y, por motivos varios y durante un periodo largo, no disponga de componentes sobre los que trabajar. La consecuencia lógica es que no pueda demostrarse la actualización de experiencia reciente sobre ese tipo de componente. La primera solución a este problema puede establecerse a través del desarrollo de un estudio de equivalencias, tal y como se contempla en el punto 7 de esta guía, que pueda servir para demostrar experiencia reciente con trabajos en partes similares. Esta aproximación a veces no es suficiente porque ni siquiera el volumen de trabajo en partes equivalentes es el adecuado o porque las equivalencias no se pueden establecer de forma que cubra esa carencia. En ese caso las organizaciones [conforme al punto 145.A.48 \(a\)](#) pueden aplicar otro tipo de solución basada en la autolimitación [al no tener personal disponible no puede realizar trabajos que requieren de este sin tener que modificar el alcance de la aprobación según el 1.9 del MOE, siempre que esta situación sea temporal.](#)

Esta capacidad no puede extenderse indefinidamente en el tiempo y debe estar sujeta a la existencia de un procedimiento [incluido en el sistema de Gestión para el caso de reducción de personal y autolimitación de las tareas afectadas](#) que debería contemplar los siguientes puntos:

1. El departamento de control de conformidad debe comprobar que se ha alcanzado una condición en la cual los certificadores carecen de la capacidad para demostrar experiencia reciente. En ese caso, se debería iniciar el procedimiento de autolimitación.
2. El procedimiento de autolimitación debe incluir una comunicación al [Director](#) Responsable, al Responsable de seguridad y a los departamentos de la organización que se vean afectados por esta carencia.
3. La autolimitación incluirá una comunicación a la Autoridad.
4. El procedimiento de autolimitación debería incluir unas condiciones para que esa pérdida de capacidad sea:
 - a. Temporal. Una extensión limitada en el tiempo, pasada la cual se convertiría, en definitiva. Se sugiere que un ciclo de 24 meses pudiera ser el periodo máximo de carencia.
 - b. Condicionada. La carencia de experiencia reciente es la condición que obliga a la autolimitación. No se incluye en este procedimiento carencias en documentación e instalaciones/medios de producción, que deberán mantenerse disponibles.
5. Control de Conformidad deberá producir un documento en el que se declare la autolimitación. En ese documento se deberá incluir:

- a. la comprobación de que la carencia es sólo de personal con experiencia reciente, y
- b. que se ha comunicado a las partes requeridas (Autoridad, **Director** Responsable, producción, etc.).
- c. Además, el procedimiento contemplará todas aquellas acciones sobre los medios de producción y control de la organización que necesiten ser puestos en aviso acerca de la pérdida de capacidad en concreto (compras, contratos, etc.)

La capacidad certificadora se recuperará **con la reactivación del personal certificador afectado por la pérdida de esa capacidad**, con los siguientes puntos:

1. Una checklist que asegure que la capacidad se recupera de una manera adecuada:
 - a. Personal. La carencia de experiencia se recupera mediante:
 - i. Cursos
 - ii. OJT
 - iii. Otros
 - b. Se comprueba que se dispone de documentación actualizada.
 - c. Se comprueba que se dispone de medios / instalaciones adecuadas.
2. La reactivación se documentará mediante un formato emitido por Calidad donde se reflejen todos los puntos revisados.
3. La reactivación **del personal** se deberá comunicar a la Autoridad, el **Director** Responsable, **al responsable de seguridad** y todos los departamentos de la organización implicados.

En todo caso, el procedimiento de control debe garantizar que, si se excede el tiempo de desactivación máximo, la pérdida de capacidad pasará a ser definitiva y deberá modificarse el punto 1.9 del MOE para reflejarlo.



9. ARCHIVO DE LA EXPERIENCIA RECIENTE

9.1 Logbook individual certificadores de aeronaves

El cumplimiento del requisito de experiencia 6/24 meses de mantenimiento deberá ser documentado de manera apropiada para demostrar que tanto la "duración" y la "naturaleza de la experiencia" cumplen con el estándar requerido.

Para el registro de la experiencia de mantenimiento se proporciona la plantilla/formato **AC-MTO-P01-F36**.

La experiencia podrá ser registrada en cualquier otro tipo de registro individual o sistema de archivo (puede ser un sistema automatizado), siempre que contenga la información mínima incluida en el modelo normalizado que se hace referencia anteriormente.

9.2 Logbook certificadores de componentes

Para que el centro pueda realizar la evaluación de la experiencia, el personal Certificador o el centro deben realizar un seguimiento de los trabajos realizados por dicho personal. Es aconsejable que el seguimiento se realice mediante un libro de registro de experiencia.

El centro podrá adaptar la plantilla/formato **AC-MTO-P01-F36** de acuerdo al mantenimiento de componentes.

10. ARCHIVOS

El sistema de calidad deberá revisar y archivar de manera exhaustiva los archivos relevantes que resultan de la aplicación de este procedimiento como parte de los registros del Personal Certificador y Personal de Apoyo, procedimiento desarrollado en el apartado 3.10 del manual MOE.

11. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

Los principales cambios introducidos se encuentran indicados en el apartado "registro de ediciones", en la información relativa a esta edición.