



**SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL**

**DÉCIMO SÉPTIMA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS EN
AERONAVEGABILIDAD**

(Lima, Perú, 24 al 28 de agosto de 2020)

Asunto 3: Oportunidades de mejora del LAR 121

- a) Propuesta de mejora del LAR 121 Capítulo A – Generalidades y Capítulo C – Control y requisitos de mantenimiento

(Nota de Estudio presentada por el experto en aeronavegabilidad Fernando Bolton)

Resumen
Esta nota de estudio proporciona información relevante para realizar el análisis respectivo que permita revisar los requisitos de aeronavegabilidad del LAR 121 correspondiente a los Capítulo A - Generalidades e I – Control y requisitos de mantenimiento, a fin de incorporar lo establecido en el Anexo 6 Parte I.
Referencias
<ul style="list-style-type: none">– Informe de la RPEA/16– Anexo 6, Parte I– Anexo 8– LAR 121, Primera edición, Enmienda N° 9 de noviembre 2018

1. Antecedentes

1.1. Durante la Décimo Tercera Reunión del panel de expertos en aeronavegabilidad (RPEA/13) realizada en Lima, Perú, del 24 al 28 de octubre de 2013, fue revisado el LAR 121 a fin de mejorar requisitos relacionados con el programa de mantenimiento, el manual de control de mantenimiento, sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento, gestión de aeronavegabilidad continua, sistemas de registros de la aeronavegabilidad continua, y se incorporó el requisito de informe de fallas, casos de mal funcionamiento y defectos.

1.2. En el año 2019, en la Décimo Sexta Reunión del panel de expertos en aeronavegabilidad (RPEA/16) fue revisado el LAR 121 en donde se hizo una mejora específica relacionado a las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO), el cual tuvo algunas observaciones de la parte de operaciones, lo cual ha motivado que se desarrolle una nota de estudio que será presentada durante esta RPEA/17.

1.3. Con la publicación del Anexo 6, Parte I - Edición 11 de fecha julio de 2018 se establecieron normas en el Capítulo 8 que empiezan a tener vigencia a partir del 5 de noviembre de 2020. Por lo tanto, es importante actualizar los requisitos del LAR 121 a fin de estar alineado con el Anexo 6, Parte I.

2. Análisis

2.1. El LAR 121 en su Capítulo I es el reglamento que contiene los requisitos generales para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los explotadores de servicios aéreos. Es importante mantener alineado la terminología que se utiliza en el Anexo 6, Parte I, lo cual ha permitido que las preguntas de protocolo del enfoque de observación continua (CMA) en línea del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) que afectaban el Elemento crítico 2 (CE-2), tengan un cumplimiento al 100%.

2.2. Por ello, luego de efectuar la revisión de la publicación de la Enmienda 43 del Anexo 6, Parte I se lograron identificar algunos términos que ameritan actualización o estandarización, como es el caso del término “avión”, en donde se establece que cuando se menciona **al avión** se incluye: motores, hélices, componentes, accesorios, instrumentos, equipo y aparatos, incluso el equipo de emergencia. Por ello, la importancia de cambiar el término “aeronave” que se utiliza veintiocho veces en el Capítulo I, por el término “avión”.

2.3. Existen otros términos que cambiaran a partir del 5 de noviembre de 2020 de acuerdo a lo establecido en el Anexo 6, Parte I, los cuales se propone el cambio correspondiente y se presentan en detalle en el Anexo A, parte de esta nota de estudio.

2.4. Finalmente, es importante la revisión de las definiciones establecidas en el Capítulo A del LAR 121 aplicables a aeronavegabilidad que han sido publicadas en el Anexo 6, Parte I.

2.5. La propuesta de mejora puede ser analizada en el **Anexo A** parte de esta nota de estudio. La propuesta de mejora se encuentra en la columna “revisión propuesta” y en la tercera columna “justificación” se explica el sustento del cambio propuesto de todos los requisitos que podrían estar sujetos de mejora.

3. Conclusiones

3.1. El propósito de esta nota de estudio es considerar la incorporación y revisión de los requisitos aplicables a los requisitos LAR 121 correspondiente a los Capítulo A - Generalidades e I – Control y requisitos de mantenimiento.

3.2. En consecuencia, se recomienda al Panel de Expertos de Aeronavegabilidad aprobar la propuesta del **Anexo B**.

3.3. El Anexo B indicado, será evaluado por el personal de expertos en aeronavegabilidad y una vez obtenida la aprobación por parte del panel se consideraría su inclusión en las Enmiendas correspondientes en el LAR 45.

4. Acción sugerida

Se invita a la Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
- b) validar o emitir comentarios que consideren pertinentes relacionados con la propuesta de mejora del Anexo B.



ANEXO A

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>Capítulo A: Generalidades</p>	<p>Capítulo A: Generalidades</p>	
<p>121.001 Definiciones y abreviaturas</p> <p>(a) Definiciones Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:</p> <p>.....</p> <p>Conformidad de mantenimiento. Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, bien sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento o según un sistema equivalente.</p>	<p>121.001 Definiciones y abreviaturas</p> <p>(a) Definiciones Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:</p> <p>.....</p> <p>Revisado por el Grupo Ad-Hoc</p> <p>Conformidad de mantenimiento. Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria; bien sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento o según un sistema equivalente en acuerdo de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.</p>	<p>Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte I, edición 11, enmienda 43. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020.</p> <p>Nota La definición no es clara</p> <p>Maintenance release. †† A document which contains a certification confirming that the maintenance work to which it relates has been completed in a satisfactory manner in accordance with appropriate airworthiness requirements.</p> <p>Se cambia el término “en acuerdo con” por “de conformidad con”. Durante la revisión del LAR 135 se discutió este término y se concluyó que lo planteado establece conformidad mas no un acuerdo. También, se alinea con el termino al cual se está estableciendo la definición.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión a la definición de “Conformidad de mantenimiento”.</p>
<p>.....</p> <p>Mantenimiento. Realización de las tareas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave,</p>	<p>.....</p> <p>Mantenimiento. Realización de las tareas requeridas en una aeronave, motor, hélice y componente de aeronave conexos para</p>	<p>Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte I, edición 11, enmienda 43. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020.</p> <p>Nota 1 en la LAR 43 y LAR 145 tenemos la siguiente</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.</p>	<p>asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.</p> <p><u>Grupo Ad-Hoc</u></p> <p>Mantenimiento. Realización de las tareas requeridas en una aeronave y componente de aeronave para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.</p>	<p><i>definición de mantenimiento</i></p> <p><i>(12) Mantenimiento. Ejecución de los trabajos requeridos para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, lo que incluye una o varias de las siguientes tareas: reacondicionamiento, inspección, remplazo de piezas, rectificación de defectos e incorporación de una modificación o reparación.</i></p> <p><i>Se deben revisar las definiciones del LAR 145 y 43 las definiciones deberán ser las mismas.</i></p> <p>Nota 2 <i>Se reemplaza el término pieza (OACI) por componente.</i></p> <p>Durante la reunión del grupo asignado a la NE/03, se acordó que se incluya al sustantivo de componente el término “de aeronave” a fin de estar de acuerdo con lo que se estableció en RPEA/pasadas.</p> <p>Emplear “producto” para aeronave, motor y hélice. Daniel Basualdo.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR 21, 43 y 145 en la definición de componente de aeronave. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020). • Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton. • Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p>Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De la propuesta de mejora de la definición de mantenimiento sustituir “motor, hélice y componente de aeronave conexo” por “componente de aeronave”. • Modificar la definición de “componente de aeronave” en los LAR 43, LAR 145 y LAR 21. • Consultar al experto de la RPEA/16 el fundamento al cambio de la definición de componente de aeronave que se incluyó en el LAR 21.
<p>Mantenimiento de la aeronavegabilidad. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.</p>	<p>Mantenimiento de la aeronavegabilidad. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza componente de aeronave cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.</p> <p><u>Grupo Ad-Hoc</u></p> <p>Mantenimiento de la aeronavegabilidad. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza componente de aeronave cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.</p>	<p>Se cambia el término “pieza” por “componente” que es el término utilizado en los reglamentos de aeronavegabilidad.</p> <p>Se reemplaza el término pieza (OACI) por componente.</p> <p>Se amplía el termino componente por “componente de aeronave” para mantener una misma línea de lo que se ha desarrollado.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020). • Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton. • Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p>realizarse entre el 24 al 28 de agosto.</p> <p>Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De la propuesta de mejora de la definición de mantenimiento de la aeronavegabilidad sustituir "motor, hélice o pieza" por "componente de aeronave" • Modificar la definición de "componente de aeronave" en los LAR 43, LAR 145 y LAR 21. • Consultar al experto de la RPEA/16 el fundamento al cambio de la definición de componente de aeronave que se incluyó en el LAR 21.
<p>Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM). Documento que describe los procedimientos del explotador para garantizar que todo mantenimiento, programado o no, se realiza en las aeronaves del explotador a su debido tiempo y de manera controlada y satisfactoria.</p>	<p><u>Revisado por el Grupo Ad-Hoc</u></p> <p>Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM). Documento que describe los procedimientos necesarios del explotador para garantizar que todo mantenimiento, programado o no, se realiza en las aeronaves del explotador a su debido tiempo y de manera controlada y satisfactoria.</p>	<p>Se alinea la definición con lo establecido en el Anexo 6, Parte I.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión a la definición de "Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM)".</p> <p>Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc se acordó por consenso aceptar que se aceptaba la oportunidad de mejora sin cambios.</p>
<p>Manual de procedimientos del organismo de mantenimiento. Documento aprobado por el jefe del organismo de mantenimiento que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad o inspección.</p>	<p><u>Revisado por el Grupo Ad-Hoc</u></p> <p>Manual de procedimientos del organismo de la organización mantenimiento (MOM). Documento aprobado por el jefe gerente responsable del organismo de mantenimiento que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones directivas del personal clave, el ámbito de los trabajos, una descripción de las</p>	<p>Se cambian los términos del personal clave por los términos utilizados en los reglamentos LAR. Sin embargo, se propone no cambiar la definición que se desarrolló en las RPEAs u que es parte del LAR 145</p> <p>Revisar definiciones del LAR 145, 43 y 21</p> <p>Se incluye la seguridad operacional en la definición, en vista de que cuando se revisó la definición del MOM se acordó</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad, e de inspección y de seguridad operacional.</p>	<p>que esta parte es muy importante en el LAR 145 y fue incluida.</p> <p>LAR 145</p> <p>Manual de la organización de mantenimiento (MOM). Documento aprobado por el gerente responsable y aceptado por la AAC, que presenta en detalle la composición de la organización de mantenimiento y las atribuciones directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de inspección, de calidad y seguridad operacional.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión a la definición de “Manual de la organización de mantenimiento (MOM)”.</i></p> <p><i>Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc se acordó por consenso aceptar que se aceptaba la oportunidad de mejora sin cambios.</i></p>
<p>Reparación. Restauración de un producto aeronáutico a su condición de aeronavegabilidad para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente, cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso.</p>	<p>Reparación. Restauración de un producto aeronáutico de una aeronave, motor, hélice o componente de aeronave conexo a su condición de aeronavegabilidad para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso.</p> <p>Grupo Ad-Hoc</p> <p>Reparación. Restauración de un producto</p>	<p>Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte I, edición 11, enmienda 43. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020.</p> <p>Verificar esta definición en los LAR 145, 21 Y 43.</p> <p>Se complementa el termino componente con “<i>de aeronave</i>” a fin de estar acorde con el término que se usa en este reglamento. Asimismo, se incluye “<i>de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad</i>” a fin de que este en concordancia con el Anexo 6 que será vigente a partir del 5 de noviembre de 2020.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</i></p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>aeronáutico de una aeronave o componente de aeronave a su condición de aeronavegabilidad para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020). • Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton. • Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto. <p>Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De la propuesta de mejora de la definición de mantenimiento de la aeronavegabilidad sustituir “motor, hélice o componente de aeronave conexo” por “componente de aeronave” • Modificar la definición de “componente de aeronave” en los LAR 43, LAR 145 y LAR 21. • Consultar al experto de la RPEA/16 el fundamento al cambio de la definición de componente de aeronave que se incluyó en el LAR 21.
<p>Capítulo I: Control y requisitos de mantenimiento</p>	<p>Capítulo I: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión</p>	<p>A partir del 5 de noviembre del 2020 el Anexo 6, Parte I cambia el título del Capítulo 8 por “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión”. Se propone incorporar la mejora al título a fin de estar en concordancia con el Anexo 6.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión al título del Capítulo I.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>121.1105 Aplicación</p> <p>Este capítulo prescribe los requisitos de mantenimiento y control de la aeronavegabilidad que un explotador debe cumplir para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves bajo su control.</p>	<p>121.1105 Aplicación</p> <p>Este capítulo prescribe los requisitos de mantenimiento y control de la aeronavegabilidad que un explotador debe cumplir para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves los aviones bajo su control.</p>	<p>El Anexo 6, Parte I en su Capítulo 8 correspondiente a “Mantenimiento del avión” se refiere al aerodino como “avión” y no como “aeronave”. En el Nota 1 de este Capítulo se establece que, <i>para los fines de este capítulo, el término “avión” incluye: motores, hélices, componentes, accesorios, instrumentos, equipo y aparatos, incluso el equipo de emergencia.</i></p> <p>Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del cambio del término “aeronaves” por “aviones”.</p>
<p>121.1110 Responsabilidad de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) Cada explotador es responsable por asegurarse de:</p> <p>(1) que cada aeronave y componentes de aeronaves operados se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;</p>	<p>121.1110 Responsabilidades del explotador respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) Cada explotador, se asegurará de que, de conformidad con procedimientos aceptables para el Estado de matrícula es responsable por asegurarse de:</p> <p>(1) que cada aeronave avión, así como de cualquier motor, hélice (cuando sea aplicable) y componentes conexos de aeronaves operados se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;</p>	<ul style="list-style-type: none"> Se propone la modificación al título en vista de que el Anexo 6, Parte I, Sección 8.1 cambia a partir del 5 de noviembre de 2020: “<i>Responsabilidades del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad</i>”. Por ello se plantea que se siga la línea del Anexo. Durante la revisión del LAR 135 fue detectada esta propuesta de mejora. Se modifica en beneficio del lenguaje claro y para alinear el reglamento con lo que el Anexo,6, Parte I, Capítulo 8, establece sobre esta parte. Asimismo, se deja claramente establecido que el explotador debe contar con procedimientos aceptables por el Estado de matrícula. El Anexo 6, Parte I en su Capítulo 8 correspondiente a “Mantenimiento del avión” se refiere al aerodino como “avión” y no como “aeronave”. En el Nota 1 de este Capítulo se establece que, <i>para los fines de este capítulo, el término “avión” incluye: motores, hélices, componentes, accesorios, instrumentos, equipo y aparatos, incluso el equipo de emergencia.</i>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p>Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I, 8.1.1 (a) y se aclara que también aplica al motor, hélice (cuando sea aplicable) y componentes conexos.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020). • Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton. • Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.
<p>(2) que se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave o componente de aeronave;</p>	<p>(2) que se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave avión, así como de cualquier motor, hélice (cuando sea aplicable) e y componentes de aeronave conexos de aeronave;</p>	<p>Se propone cambiar “avión” por “aeronave” y se aclara que también aplica al motor, hélice (cuando sea aplicable) y componentes conexos.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020). • Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton. • Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		realizarse entre el 24 al 28 de agosto.
	(3) que el equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en estado de funcionamiento;	<p>Nuevo requisito, en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 8.1.1 (b) se establece este requisito. En el LAR 121 no se considera como un requisito, solo se establece dentro del contenido del MCM.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir el nuevo parrafo 121.1110(a)(3).</p>
(3) que el mantenimiento sea ejecutado por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) de acuerdo al LAR 145;	(4) (3) que el mantenimiento y la conformidad de mantenimiento (el visto bueno) correspondiente del avión, motor, hélices (cuando sea aplicable) y componentes de aeronave conexos sean ejecutados por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) de acuerdo al LAR 145;	<p>Se complementa lo correspondiente a motor, hélices (cuando sea aplicable) y componentes conexos para estar acorde al Anexo 6, Parte I, 8.1.2 (a)</p> <p>Revisar la utilización del término componente de aeronave y componentes de aeronaves en el LAR 145 y LAR 43</p> <p>Se cambia el termino “sean ejecutados” por “sea ejecutado” a fin de que concuerde que se envía a una organización de mantenimiento, el cambio se realiza en beneficio del lenguaje claro.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020). • Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton. • Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>(4) que se ejecute el mantenimiento a sus aeronaves en conformidad con el correspondiente programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula, el manual de control de mantenimiento (MCM) y/o las instrucciones para la aeronavegabilidad continua actualizadas;</p>	<p>(5) (4) a que se ejecute el mantenimiento a sus aeronaves aviones, motores, hélices (cuando sea aplicable) y sus componentes conexos en conformidad con el correspondiente programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula, el manual de control de mantenimiento (MCM) y/o las instrucciones para la el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICAs) continua actualizadas;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se complementa lo correspondiente a motor, hélices (cuando sea aplicable) y componentes conexos para estar acorde al Anexo 6, Parte I. • En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el termino aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por lo anterior se propone suprimir el término “continua”. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.1.4 y 8.1.5 <p>Se actualiza el termino instrucciones para la aeronavegabilidad continua por instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICA) de acuerdo al Doc. 9760.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020). • Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton. • Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.
<p>(5) el cumplimiento del análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por la AAC del</p>	<p>(6) (5) el Se dé cumplimiento del análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por la AAC</p>	<p>Se cambia el numeral.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Estado de matrícula;	del Estado de matrícula;	<p>Se propone la mejora en beneficio de lenguaje claro.</p> <p>Se propone incluir al inicio del requisito “se de” en reemplazo de “el”.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1110(a)(6)</p>
(6) el cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad aplicables u otros requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de diseño y cualquier otro requisito de aeronavegabilidad continua descrita como obligatorio por la AAC del Estado de matrícula;	(7) (6) el cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad aplicables u otros requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de diseño y cualquier otro requisito de mantenimiento de la aeronavegabilidad continua descrita como obligatorio por la AAC del Estado de matrícula;	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone suprimir el término “continua” por lo anteriormente expuesto. • Se cambia numeral. • Se alinea con el Anexo 6 y lo que se establecerá a partir del 5 de noviembre de 2020. Cambio “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Detectado durante la revisión del LAR 135. <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1110(a)(7).</p>
(7) obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones emitidas por el Estado de diseño (boletines de servicio, alertas, etc.); y	(8) (7) obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones emitidas por el Estado de diseño (boletines de servicio, alertas, etc.); y	<p>Sin cambios en su contenido, solo cambia el numeral.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba el ajuste del numeral al parrafo 121.1110(a)(8).</p>
(8) la validez y vigencia del certificado de aeronavegabilidad de cada una de sus aeronaves operadas.	(9) (8) la validez y vigencia del certificado de aeronavegabilidad de cada una uno de sus aeronaves aviones operados.	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.1.1 (c) <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<i>revisión al parrafo 121.1110(a)(9), mejora en la redacción y el cambio del término "aeronaves" por "aviones".</i>
	<p><u>Grupo Ad-Hoc</u></p> <p>(10) El explotador debe asegurarse que las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad que el Estado de matrícula ha considerado aceptables.</p>	<p>Al incorporar este requisito se debe ubicar al inicio de los párrafos. Germán.</p> <p>Cubierto por el Apéndice S (q)(5) del LAR 121. Gustavo Carneiro.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir el nuevo parrafo 121.1110(a)(10), como responsabilidad del explotador respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad.</i></p> <p><i>Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc se acordó por consenso aceptar que se aceptaba la oportunidad de mejora sin cambios.</i></p>
<p>121.1115 Programa de mantenimiento</p> <p>(a) El explotador debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información:</p> <p>(1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta utilización prevista de la aeronave;</p>	<p>121.1115 Programa de mantenimiento</p> <p>(a) El explotador debe disponer para cada aeronave avión de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información:</p> <p>(1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta utilización prevista de la aeronave del avión;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.3.1 (a) <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1115(a) y (a)(1), con el cambio del término "aeronaves" por "aviones".</i></p>
<p>(2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando</p>	<p>(2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
corresponda;	corresponda	<ul style="list-style-type: none"> • Requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 11.3.1 (b)
(3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los Párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta sección;	(3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los Párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta sección;	<ul style="list-style-type: none"> • Sin cambios. • Requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 11.3.1 (c)
(4) una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;	(4) una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;	Sin cambios
(5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores de la aeronave;	(5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores de la aeronave del avión;	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 11.3.1 (d) <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1115(a)(5), con el cambio del término "aeronaves" por "aviones".</p>
(6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y	(6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y	Sin cambios
(7) requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS.	(7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. El contenido del programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice T.	<ul style="list-style-type: none"> • El Anexo 6, Parte I, establece que las operaciones RVSM, EDTO, PBN, CAT II y III están sujetas a aprobaciones "específicas" por lo que se propone actualizar el término que se utiliza "especial" y cambiarlo por "especifica" (Ver AP 6-3 del Anexo 6). • Se incluye lo que se ha aprobado en la RPEA/16 cuando se revisó los requisitos aplicables a las operaciones EDTO. • Fue analizado este requisito en detalle a fin de reconsiderar la propuesta del cambio "especiales" por "específicos" pero se incluye el término "aprobaciones específicas" que son las que van en las OpSpecs. Este cambio obedece a

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p>que el especialista de aeronavegabilidad se encarga de verificar los requisitos especiales con lo que una vez que son comprobados son informados al inspector de OPS y luego de verificar su parte, otorga la aprobación específica.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del parrafo 121.1115(a)(7).</p>
(b) El programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por la AAC del Estado de diseño.	(b) El programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por la AAC del Estado de diseño.	Sin cambios
(c) El programa de mantenimiento debe desarrollarse basándose en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño de tipo y la experiencia del explotador.	(c) El programa de mantenimiento debe desarrollarse basándose en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño de tipo y la experiencia del explotador.	Sin cambios
(d) El explotador en el diseño y aplicación de su programa de mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos	(d) El explotador en el diseño y aplicación de su programa de mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos.	<ul style="list-style-type: none"> • Sin cambios. • Requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.3.1
(e) Se debe enviar copia de todas las enmiendas introducidas en el programa de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido dicho programa.	(e) Se debe enviar inmediatamente copia de todas las enmiendas introducidas en el programa de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido dicho programa.	<p>Se agrega el término “prontamente” para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.</p> <p>Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.3)</p> <p>En la circular se debe desarrollar un MEI para explicar el término “inmediatamente” una vez sea aprobado por la AAC del Estado de matrícula.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del parrafo 121.1115(e).</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>121.1120 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento.</p> <p>El explotador debe establecer y mantener un sistema de análisis y vigilancia continua de la ejecución y la eficacia de su programa de mantenimiento, para la corrección de cualquier deficiencia en dicho programa.</p>	<p>121.1120 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento.</p> <p>El explotador debe establecer y mantener un sistema de análisis y vigilancia continua de la ejecución y la eficacia de su programa de mantenimiento, para la corrección de cualquier deficiencia en dicho programa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sin cambios
<p>121.1125 Gestión de la aeronavegabilidad continua</p> <p>(a) El explotador debe disponer de un departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua con el fin de:</p> <p>(1) efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la Sección 121.1110; y</p>	<p>121.1125 Gestión de la del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua</p> <p>(a) El explotador debe disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua con el fin de:</p> <p>(1) efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la Sección 121.1110; y</p>	<p>El mismo sustento que el requisito anterior.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del al título de la Sección 121.1125 y al parrafo 121.1125(a).</p>
<p>(2) controlar y evaluar la experiencia en mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad continua y demás requisitos establecidos en este capítulo.</p>	<p>(2) controlar y evaluar la experiencia en mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad continua y demás requisitos establecidos en este capítulo.</p>	<p>El mismo sustento que el requisito anterior.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 121.1125(a)(2).</p>
<p>(b) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe disponer de oficinas aceptables, así como medios suficientes y apropiados, en lugares adecuados, para el personal que se especifica en el Párrafo (d) de esta sección.</p>	<p>(b) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua del explotador debe disponer de oficinas aceptables, así como medios suficientes y apropiados, en lugares adecuados, para el personal que se especifica en el Párrafo (d) de esta sección.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por lo anterior se propone suprimir el término “continua”. <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 121.1125(b).
(c) El director o responsable de mantenimiento del explotador debe nombrar a un responsable de la gestión y supervisión de las actividades de la aeronavegabilidad continua.	(c) El director o responsable de mantenimiento del explotador debe nombrar a un responsable de la gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad continua	El mismo sustento que el requisito anterior. Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 121.1125(c) y se agrega la preposición “de” antes del mantenimiento para mejorar la redacción del texto.
(d) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de aeronavegabilidad continua.	(d) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua del explotador debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad continua .	El mismo sustento que el requisito anterior. Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 121.1125(d) y se agrega la preposición “de mantenimiento de la” antes de aeronavegabilidad para mejorar la redacción del texto.
(e) El responsable de la gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe definir y controlar la competencia de su personal.	(e) El responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua del explotador debe definir y controlar la competencia de su personal.	El mismo sustento que el requisito anterior. Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 121.1125(e).
(f) El explotador a través de su departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua debe: (1) definir y supervisar la efectividad de un programa de mantenimiento para cada aeronave;	(f) El explotador a través de su departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua debe: (1) definir y supervisar la efectividad de un programa de mantenimiento para cada aeronave avión ;	<ul style="list-style-type: none"> • En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por lo anterior se propone suprimir el término “continua”. • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. Durante la Tercera teleconferencia se acordó por

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 121.1125(f) y (f)(1).
(2) garantizar que las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas de acuerdo a los datos aprobados por el Estado de matrícula;	(2) garantizar que las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas de acuerdo a los datos aprobados por el Estado de matrícula;	Sin cambios.
(3) garantizar que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado;	(3) garantizar que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado;	Sin cambios
(4) garantizar que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean aplicables a sus aeronaves y componentes de aeronaves emitidas por el Estado de diseño y/o de matrícula, evaluando la información recibida y tomando las medidas necesarias para su cumplimiento;	(4) garantizar que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean aplicables a sus aeronaves aviones y componentes de aeronaves aviones emitidas por el Estado de diseño y/o de matrícula, evaluando la información recibida y tomando las medidas necesarias para su cumplimiento;	<p>Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.</p> <p>Revision por la normalización de las definiciones</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR 21, 43 y 145. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020). Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton. Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.
(5) garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una organización de	(5) garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por	Sin cambios

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
mantenimiento debidamente aprobada y habilitada según el LAR 145 para el servicio requerido;	una organización de mantenimiento debidamente aprobada y habilitada según el LAR 145 para el servicio requerido;	
(6) controlar el cumplimiento del programa de mantenimiento;	(6) controlar el cumplimiento del programa de mantenimiento;	Sin cambios
(7) controlar el remplazo de componentes de aeronaves con vida limitada;	(7) controlar el remplazo de componentes de aeronaves aviones con vida limitada;	<p>Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.</p> <p>De acuerdo</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020). Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton. Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.
(8) controlar y conservar todos los registros de mantenimiento de las aeronaves;	(8) controlar y conservar todos los registros de mantenimiento de las aeronaves la aeronavegabilidad de los aviones ;	<p>Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.</p> <p>Se propone cambiar “<i>mantenimiento de las aeronaves</i> por <i>mantenimiento de la aeronavegabilidad</i>” termino que se usará a partir del 5 de noviembre de 2020. Fue detectado al revisar la propuesta del LAR 135.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		al parrafo 121.1125(f)(8).
(9) asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual de la aeronave; y	(9) asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual de la aeronave del avión; y	Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1125(f)(9), con el cambio del término “aeronave” por “avión”.
(10) mantener y utilizar los datos de mantenimiento actuales que sean aplicables, para la realización de tareas de gestión de la aeronavegabilidad continua.	(10) mantener y utilizar los datos de mantenimiento actuales que sean aplicables, para la realización de tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua .	Sin cambios Se propone cambiar “gestión de la aeronavegabilidad continua” por “gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad” a fin de estar en concordancia con el título de esta Sección. Fue detectado al revisar la propuesta del LAR 135. Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1125(f)(10), con el cambio del término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.
(g) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurar que la aeronave sea mantenida por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos.	(g) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurar que la aeronave el avión sea mantenido por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos.	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone cambiar “gestión de la aeronavegabilidad continua” por “gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad” a fin de estar en concordancia con el título de esta Sección. Fue detectado al revisar la propuesta del LAR 135. • En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p>lo anterior se propone suprimir el término “continua”.</p> <ul style="list-style-type: none"> Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1125(g), con el cambio del término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad” y “aeronave” por “avión”.</p>
<p>(h) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente:</p> <p>(1) los servicios de mantenimiento que están siendo contratados;</p>	<p>(h) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente:</p> <p>(1) los servicios de mantenimiento que están siendo contratados;</p>	<p>En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por lo anterior se propone suprimir el término “continua”.</p> <ul style="list-style-type: none"> Se propone cambiar “gestión de la aeronavegabilidad continua” por “gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad” a fin de estar en concordancia con el título de esta Sección. Fue detectado al revisar la propuesta del LAR 135. <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1125(h), con el cambio del término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.</p>
<p>(2) la disponibilidad de los datos de mantenimiento necesarios para los servicios; como las tarjetas de trabajo, ordenes de ingeniería, etc.;</p>	<p>(2) la disponibilidad de los datos de mantenimiento necesarios para los servicios; como las tarjetas de trabajo, ordenes de ingeniería, etc.;</p>	<p>Sin cambios</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(3) la necesidad de supervisión por parte del explotador de los servicios que están siendo ejecutados; y	(3) la necesidad de supervisión por parte del explotador de los servicios que están siendo ejecutados; y	Sin cambios
(4) la responsabilidad del explotador de instruir a los certificadores de conformidad de mantenimiento de la OMA LAR 145 de acuerdo a su MCM.	(4) la responsabilidad del explotador de instruir a los certificadores de conformidad de mantenimiento de la OMA LAR 145 de acuerdo a su MCM	Sin cambios
	(i) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones disponibles de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las medias resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.	(Nuevo) - Requisito establecido en el Anexo 6, Parte I, 8.5.2 y que no se encuentra establecido en el LAR 121. Se propone su incorporación. Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir el nuevo parrafo 121.1125(i).
<p>121.1130 Manual de control de mantenimiento (MCM)</p> <p>(a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice S del presente reglamento.</p>	<p>121.1130 Manual de control de mantenimiento (MCM)</p> <p>(a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua del explotador y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice S del presente reglamento.</p>	<ul style="list-style-type: none"> En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por lo anterior se propone suprimir el término “continua”. Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.1 <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1130(a), con el cambio del término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(b) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.	(b) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.	<ul style="list-style-type: none"> • Sin cambios • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.1
(c) Cada explotador debe proveer a la AAC del Estado del explotador y a la AAC del Estado de matrícula de la aeronave, si es diferente a la AAC del explotador, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.	(c) Cada explotador debe proveer a la AAC del Estado del explotador y a la AAC del Estado de matrícula de la aeronave del avión, si es diferente a la AAC del explotador, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre le Anexo 6, Parte I, 8.2.4 <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1130(c), con el cambio del término “aeronave” por “avión”.</p>
(d) El explotador debe enviar copia de todas las enmiendas introducidas a su manual de control de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.	(d) El explotador debe enviar inmediatamente copia de todas las enmiendas introducidas a su manual de control de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.	<p>Se agrega el término “inmediatamente” que es más utilizado y de mejor comprensión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I, 8.2.3.</p> <p>En la circular se debe desarrollar un MEI para explicar el término “inmediatamente” una vez sea aprobado por la AAC del Estado de matrícula.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del parrafo 121.1130(d).</p>
(e) El manual de control de mantenimiento, y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.	(e) El manual de control de mantenimiento, y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.	<ul style="list-style-type: none"> • Sin cambios • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.1
<p>121.1135 Sistema de registros de la aeronavegabilidad continua de las aeronaves</p> <p>(a) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurarse que se conserven los</p>	<p>121.1135 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad continua de las aeronaves los aviones</p> <p>(a) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua del</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido:</p> <p>(1) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) de la aeronave, de cada motor, y de cada hélice, si es aplicable, así como todos los componentes de aeronaves de vida limitada;</p>	<p>explotador debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido:</p> <p>(1) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) de la aeronave del avión, de cada motor, y de cada hélice, si es aplicable, así como todos los componentes de aeronaves de los aviones de vida limitada;</p>	<p>lo anterior se propone suprimir el término “continua”.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (a) • Se agrega el término “de mantenimiento” a “registros de la aeronavegabilidad continua” a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará “Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Revisado durante la propuesta de mejora del LAR 135. <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(a) y (a)(1), con el cambio del término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad” y “aeronaves” por “avión” respectivamente.</i></p>
<p>(2) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) desde la última reparación general (overhaul) de los componentes de aeronave instalados en la aeronave que requieran una reparación general obligatoria a intervalos de tiempo de utilización definidos;</p>	<p>(2) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) desde la última reparación general (overhaul) de los componentes de aeronave del avión instalados en la aeronave el avión que requieran una reparación general obligatoria a intervalos de tiempo de utilización definidos;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (d) <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(a)(2), “aeronaves” por “avión”.</i></p>
<p>(3) estado actualizado del cumplimiento de cada directriz de aeronavegabilidad aplicable a cada aeronave y componente de aeronave, en donde se indique el método de cumplimiento, el número de directriz de aeronavegabilidad. Si la directriz de</p>	<p>(3) estado actualizado del cumplimiento de cada directriz de aeronavegabilidad aplicable a cada aeronave avión y componente de aeronave del avión, en donde se indique el método de cumplimiento, el número de directriz de aeronavegabilidad. Si la directriz de</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (b) <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de</i></p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha de cuando la próxima acción es requerida;	aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha de cuando la próxima acción es requerida;	revisión al parrafo 121.1135(a)(3), "aeronaves" por "avión".
(4) registros y datos de mantenimiento aprobados de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en cada aeronave y componente de aeronave;	(4) registros y datos de mantenimiento aprobados de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en cada aeronave avión y componente de aeronave avión;	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (c) <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR 21, 43 y 1454. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020). • Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton. • Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.
(5) estado actualizado de cada tipo de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado en la aeronave;	(5) estado actualizado de cada tipo de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado en la aeronave el avión;	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (e) <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(a)(5), "aeronaves" por "avión".</p>
(6) cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave o componente de aeronave, después de	(6) cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave el avión o componente de aeronave del	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
la realización de cualquier tarea de mantenimiento;	avión, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento;	<p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR 21, 43 y 145. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020). Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton. Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.
(7) registros detallados de los trabajos de mantenimiento para demostrar que se ha cumplido con todos los requisitos necesarios para la firma de la certificación de conformidad de mantenimiento;	(7) registros detallados de los trabajos de mantenimiento para demostrar que se ha cumplido con todos los requisitos necesarios para la firma de la certificación de conformidad de mantenimiento;	<ul style="list-style-type: none"> Sin cambios Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (e)
(8) un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados durante la operación de la aeronave; y	(8) un registro técnico de vuelo de la aeronave del avión para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados durante la operación de la aeronave del avión; y	<ul style="list-style-type: none"> Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(a)(8), "aeronaves" por "avión".</p>
(9) registros actualizados de los parámetros, ecuaciones de conversión, calibración periódica y otra información sobre el funcionamiento/mantenimiento de los registradores de datos de vuelo (FDR), aplicable a las aeronaves comprendidas	(9) registros actualizados de los parámetros, ecuaciones de conversión, calibración periódica y otra información sobre el funcionamiento/mantenimiento de los registradores de datos de vuelo (FDR), aplicable a las aeronaves los aviones comprendidos en la Sección 121.905.	<ul style="list-style-type: none"> Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(a)(9), "aeronaves" por "avión".</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
en la Sección 121.905.		
(b) Los registros indicados en los Párrafos (a) (1) a (a) (5) de esta sección se deberán conservar durante un período de 90 días después de retirado permanentemente de servicio el componente al que se refiere, los registros enumerados en los Párrafos (a) (6) y (a) (7) de esta sección se deberán conservar durante al menos un año a partir de la emisión del certificado de conformidad de mantenimiento o hasta que se repita o se reemplace por un trabajo o inspección equivalente en alcance y detalle y el registro enumerado en el Párrafo (a) (8) hasta dos años después de que la aeronave se haya retirado del servicio permanentemente.	(b) Los registros indicados en los Párrafos (a) (1) a (a) (5) de esta sección se deberán conservar durante un período de 90 días después de retirado permanentemente de servicio el componente al que se refiere, los registros enumerados en los Párrafos (a) (6) y (a) (7) de esta sección se deberán conservar durante al menos un año a partir de la emisión del certificado de conformidad de mantenimiento o hasta que se repita o se reemplace por un trabajo o inspección equivalente en alcance y detalle y el registro enumerado en el Párrafo (a) (8) hasta dos años después de que la aeronave el avión se haya retirado del servicio permanentemente.	<ul style="list-style-type: none"> Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(b), "aeronaves" por "avión".</p>
(c) El explotador debe garantizar que se conserven los registros de forma segura para protegerlo de daños, alteraciones y robo.	(c) El explotador debe garantizar que se conserven los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de forma segura para protegerlo de daños, alteraciones y robo.	<ul style="list-style-type: none"> Se agrega el término "de mantenimiento" a "registros de la aeronavegabilidad continua" a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará "Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad". Revisado durante la propuesta de mejora del LAR 135. <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(c), incluyendo el término "mantenimiento de la aeronavegabilidad".</p>
(d) El explotador debe asegurarse que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes dispongan de la información establecida en (a) (9), cuando sea requerida.	(d) El explotador debe asegurarse que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes dispongan de la información establecida en (a) (9), cuando sea requerida.	Sin cambios
<p>121.1140 Transferencia de registros de mantenimiento</p> <p>(a) En caso de cambio temporal de explotador</p>	<p>121.1140 Transferencia de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.4 Se agrega el término "de mantenimiento" a "registros de la aeronavegabilidad continua" a fin de cumplir con el Anexo

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>los registros de mantenimiento se deben poner a disposición del nuevo explotador.</p>	<p>(a) En caso de cambio temporal de explotador los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad se deben poner a disposición del nuevo explotador.</p>	<p>6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará “Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad”.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al título de la Sección 121.1140 y al parrafo 121.1140(a), incluyendo el término “mantenimiento de la aeronavegabilidad”</p>
<p>(b) En caso de cambio permanente de explotador los registros de mantenimiento deben ser transferidos al nuevo explotador.</p>	<p>(b) En caso de cambio permanente de explotador los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad deben ser transferidos al nuevo explotador.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sin cambios • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.4 • Se agrega el término “de mantenimiento” a “registros de la aeronavegabilidad continua” a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará “Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad”. <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1140(b), incluyendo el término “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.</p>
	<p>(c) Los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad que se lleven y transfieran se mantendrán en una forma y formato que garanticen en todo momento su legibilidad, seguridad e integridad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Este requisito establecido en el Anexo 6, Parte I no esta considerado en el LAR 121, Capítulo I, se propone incorporarlo. (Nuevo) • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.4 • Se agrega el término “de mantenimiento” a “registros de la aeronavegabilidad continua” a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará “Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad”. <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo parrafo 121.1140(c).
<p>121.1145 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM)</p> <p>Un explotador no debe operar una aeronave después de la realización de cualquier mantenimiento, si no se ha realizado conforme al LAR 43.300 y se ha emitido un CCM por una OMA según el LAR 145.330.</p>	<p>121.1145 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM)</p> <p>Un explotador no debe operar una aeronave un avión después de la realización de cualquier mantenimiento, si no se ha realizado conforme al LAR 43.300 y se ha emitido un CCM por una OMA según el LAR 145.330.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1145, "aeronaves" por "avión".</p>
<p>121.1150 Informe de la condición de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) El explotador debe preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada aeronave.</p>	<p>121.1150 Informe de la condición de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) El explotador debe preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada aeronave avión.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. <p>Se debe desarrollar un MEI en la CA que significa "periódicamente"</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1150(a), "aeronaves" por "avión".</p>
<p>(b) El informe indicado en el Párrafo (a) de esta sección debe ser presentado en el plazo, formato y contenido establecido por la AAC del Estado de matrícula o por el Estado del explotador cuando se requiera.</p>	<p>(b) El informe indicado en el Párrafo (a) de esta sección debe ser preparado y estar disponible en el plazo, formato y contenido establecido por la AAC del Estado de matrícula o por el Estado del explotador cuando se requiera</p>	<p>Esta propuesta fue aprobada en la RPEA/16</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1150(b) de incluir el texto "preparado y estar disponible"</p>
<p>(c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física de la aeronave, mediante la cual se garantiza que:</p> <p>(1) todas las marcas y rótulos requeridos</p>	<p>(c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión del del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua del explotador debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física de la aeronave del avión, mediante la cual se garantiza que:</p> <p>(1) todas las marcas y rótulos requeridos</p>	<ul style="list-style-type: none"> Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. Se incluye el término "del mantenimiento" al "departamento de gestión de la aeronavegabilidad" para estar en concordancia con lo desarrollado en la Sección 121.1120, por lo tanto, el termino propuesto sería: "departamento de gestión del mantenimiento de la"

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
están correctamente instalados;	están correctamente instalados;	<p><i>aeronavegabilidad</i>". Asimismo, se suprime el termino continua, por los sustentos que se plantearon en los otros requisitos.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo parrafo 121.1150(c), incluyendo el término "mantenimiento de la aeronavegabilidad" y sustituyendo "aeronave" por "avión".</p>
(2) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;	(2) la configuración de la aeronave del avión cumple la documentación aprobada;	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo parrafo 121.1150(c)(2), sustituyendo "aeronave" por "avión".</p>
(3) no se encuentran defectos evidentes; y	(3) no se encuentran defectos evidentes; y	Sin cambios
(4) no se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros de mantenimiento.	(4) no se encuentran discrepancias entre la aeronave el avión y la revisión documentada de los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad .	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Se agrega el término "de la aeronavegabilidad" a "registros de mantenimiento" a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará "Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad". <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo parrafo 121.1150(c)(4), incluyendo el término "mantenimiento de la aeronavegabilidad" y sustituyendo "aeronave" por "avión".</p>
(d) El explotador no debe operar una aeronave si el informe no es concluyente o es insatisfactorio con respecto a la condición de	(d) El explotador no debe operar una aeronave un avión si el informe no es concluyente o es insatisfactorio con respecto a la condición de	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
aeronavegabilidad de la aeronave.	aeronavegabilidad de la aeronave del avión	Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo párrafo 121.1150(d), sustituyendo "aeronave" por "avión".
<p>121.1155 Requisitos de personal</p> <p>(a) El explotador debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en las actividades de gestión de la aeronavegabilidad continua, de acuerdo con un procedimiento aceptable a la AAC, incluyendo un programa de instrucción inicial y continuo.</p>	<p>121.1155 Requisitos de personal</p> <p>(a) El explotador debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en las actividades de gestión de la aeronavegabilidad continua, de acuerdo con un procedimiento aceptable a la AAC, incluyendo un programa de instrucción inicial y continuo.</p>	Sin cambios
<p>(b) El programa de instrucción debe incluir la instrucción sobre los procedimientos de la organización, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con la actuación humana.</p>	<p>(b) El programa de instrucción debe incluir la instrucción sobre los procedimientos de la organización, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con la actuación humana.</p>	Sin cambios
<p>121.1160 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos</p> <p>(a) El explotador debe informar a la AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en el avión que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura del avión utilizado por él.</p>	<p>121.1160 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos</p> <p>(a) El explotador debe informar a la AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en el avión que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura del avión utilizado por él.</p>	Sin cambios
<p>(b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de</p>	<p>(b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de</p>	Sin cambios

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
matrícula y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.	matrícula y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.	
(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión.	(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión.	Sin cambios
	<p><u>Grupo Ad-Hoc</u></p> <p>121.1165 — Modificaciones y reparaciones</p> <p>(a) El explotador debe asegurarse que las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad del que el Estado de matrícula ha considerado aceptables.</p>	<p>Nuevo. Requisito establecido en el Anexo 6, Parte I, 8.6. Se propone su incorporación.</p> <p>Se propone cambiar “del” por “que el” en beneficio del lenguaje claro. Fue detectado durante la revisión del LAR 135.</p> <p>Ya está incluida esa responsabilidad en la sección de responsabilidades. Oscar Vilela.</p> <p>El requisito 121.1165 (a) está desarrollado 121.1110 (a)(1).</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso NO incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el párrafo (a) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al nuevo párrafo 121.1110(a)(10) de las responsabilidades de explotador en cuanto al mantenimiento de la aeronavegabilidad.</i></p> <p><i>Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc se acordó por consenso NO incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el párrafo (a) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al nuevo párrafo 121.1110(a)(10) de las responsabilidades de explotador en cuanto al mantenimiento de la aeronavegabilidad.</i></p>
	<u>Grupo Ad-Hoc</u>	Nuevo. Requisito establecido en el Anexo 6, Parte I, 8.6. Se

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>(b) El explotador debe establecer procedimientos para asegurar que se conserven los datos que prueben el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad</p>	<p>propone su incorporación.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso NO incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice S Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes.</p> <p>Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc se acordó por consenso NO incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice S Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes.</p>
	<p><u>Grupo Ad-Hoc</u></p> <p>Apéndice S Manual de control de mantenimiento (MCM)</p> <p>.....</p> <p>(f) procedimientos para completar y conservar los registros de mantenimiento del explotador aéreo.</p> <p>(g) procedimientos para asegurar que se conserven los datos que prueben el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad de las reparaciones y modificaciones.</p> <p>.....</p>	<p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NO incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice S Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos consecutivos. • Crear un grupo Ad-Hoc para mejorar la redacción texto de la propuesta de mejora y definir la ubicación. <p>Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc se acordó por consenso incorporar el nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. en el Apéndice S Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) aceptando el texto de la propuesta de la TPEA/03 sin cambios y cambiar los literales de los párrafos</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<i>subsiguientes.</i>



ANEXO B

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación: el texto que ha de suprimirse aparece tachado

el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado
~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

texto que ha de suprimirse

nuevo texto que ha de insertarse

nuevo texto que ha de sustituir al actual

Capítulo A: Generalidades

121.001 Definiciones y abreviaturas

(1) **Definiciones** Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:

.....

Conformidad de mantenimiento. Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, ~~bien sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento o según un sistema equivalente en acuerdo de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.~~

.....

Mantenimiento. Realización de las tareas requeridas ~~en una aeronave y componente de aeronave~~ para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

Mantenimiento de la aeronavegabilidad. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, ~~motor, hélice o pieza~~ ~~componente de aeronave~~ cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.

Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM). Documento que describe los procedimientos ~~necesarios~~ del explotador para garantizar que todo mantenimiento, programado o no, se realiza en las aeronaves del explotador a su debido tiempo y de manera controlada y satisfactoria.

~~Manual de procedimientos del organismo de la organización mantenimiento (MOM).~~ Documento aprobado por el jefe ~~gerente responsable~~ del organismo de mantenimiento que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones ~~directivas~~ del personal clave, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de ~~garantía de la calidad, o de inspección y de seguridad operacional.~~

.....

Reparación. Restauración ~~de un producto aeronáutico~~ de una aeronave o componente de aeronave a su condición de aeronavegabilidad ~~para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente,~~ ~~de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad~~ cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso.

Capítulo I: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión

121.1105 Aplicación

Este capítulo prescribe los requisitos de mantenimiento y control de la aeronavegabilidad que un explotador debe cumplir para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de ~~las aeronaves~~ ~~los aviones~~ bajo su control.

121.1110 Responsabilidades del explotador respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad

(a) Cada explotador, ~~se asegurará de que, de conformidad con procedimientos aceptables para el Estado de matrícula es responsable por asegurarse de:~~

- (1) ~~que cada aeronave~~ avión, así como de cualquier motor, hélice (cuando sea aplicable) y componentes conexos ~~de aeronaves operados~~ se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;
- (2) ~~que se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad del~~ ~~una aeronave~~ avión, así como de cualquier motor, hélice (cuando sea aplicable) ~~o~~ y componentes ~~de aeronave~~ conexos ~~de aeronave~~;
- (3) que el equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en estado de funcionamiento;
- (4) ~~(3)~~ que el mantenimiento y la conformidad de mantenimiento (el visto bueno) correspondiente del avión, motor, hélices (cuando sea aplicable) y componentes conexos sean ejecutados por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) de acuerdo al LAR 145;
- (5) ~~(4)~~ a que se ejecute el mantenimiento a sus ~~aeronaves~~ aviones, motores, hélices (cuando sea aplicable) y sus componentes conexos en conformidad con el correspondiente programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula, el manual de control de mantenimiento (MCM) y/o las instrucciones para ~~la~~ el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICAs) ~~continua~~ actualizadas;
- (6) ~~(5)~~ ~~el~~ se dé cumplimiento del análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula;
- (7) ~~(6)~~ el cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad aplicables u otros requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de diseño y cualquier otro requisito de ~~mantenimiento de la~~ aeronavegabilidad ~~continua~~ descrita como obligatorio por la AAC del Estado de matrícula;
- (8) ~~(7)~~ obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones emitidas por el Estado de diseño (boletines de servicio, alertas, etc.); y
- (9) ~~(8)~~ la validez y vigencia del certificado de aeronavegabilidad de cada ~~una~~ ~~uno~~ de sus ~~aeronaves~~ aviones ~~operadas~~ operados.
- (10) que las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad que el Estado de matrícula ha considerado aceptables.

121.1115 Programa de mantenimiento

- (a) El explotador debe disponer para cada ~~aeronave~~ avión de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información:
 - (1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta utilización prevista ~~de la aeronave~~ del avión;
 - (2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda;
 - (3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los Párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta sección;
 - (4) una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;
 - (5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores ~~de la aeronave~~ del avión;
 - (6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y

- (7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. El contenido del programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice T.
- (b) El programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por la AAC del Estado de diseño.
- (c) El programa de mantenimiento debe desarrollarse basándose en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño de tipo y la experiencia del explotador.
- (d) El explotador en el diseño y aplicación de su programa de mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos.
- (e) Se debe enviar **inmediatamente** copia de todas las enmiendas introducidas en el programa de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido dicho programa.

121.1120 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento.

El explotador debe establecer y mantener un sistema de análisis y vigilancia continua de la ejecución y la eficacia de su programa de mantenimiento, para la corrección de cualquier deficiencia en dicho programa.

121.1125 Gestión de la del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~

- (a) El explotador debe disponer de un departamento de gestión **del mantenimiento** de la aeronavegabilidad ~~continua~~ con el fin de:
- (1) efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la Sección 121.1110; y
 - (2) controlar y evaluar la experiencia en mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ y demás requisitos establecidos en este capítulo.
- (b) El departamento de gestión **del mantenimiento** de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador debe disponer de oficinas aceptables, así como medios suficientes y apropiados, en lugares adecuados, para el personal que se especifica en el Párrafo (d) de esta sección.
- (c) El director o responsable de mantenimiento del explotador debe nombrar a un responsable de la gestión y supervisión de las actividades de **mantenimiento** de la aeronavegabilidad ~~continua~~.
- (d) El departamento de gestión **del mantenimiento** de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~.
- (e) El responsable de la gestión **del mantenimiento** de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador debe definir y controlar la competencia de su personal.
- (f) El explotador a través de su departamento de gestión **del mantenimiento** de la aeronavegabilidad ~~continua~~ debe:
- (1) definir y supervisar la efectividad de un programa de mantenimiento para cada ~~aeronave~~ **avión**;
 - (2) garantizar que las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas de acuerdo a los datos aprobados por el Estado de matrícula;

- (3) garantizar que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado;
 - (4) garantizar que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean aplicables a sus ~~aeronaves~~ aviones y componentes de ~~aeronaves~~ aviones emitidas por el Estado de diseño y/o de matrícula, evaluando la información recibida y tomando las medidas necesarias para su cumplimiento;
 - (5) garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una organización de mantenimiento debidamente aprobada y habilitada según el LAR 145 para el servicio requerido;
 - (6) controlar el cumplimiento del programa de mantenimiento;
 - (7) controlar el remplazo de componentes de ~~aeronaves~~ aviones con vida limitada;
 - (8) controlar y conservar todos los registros de mantenimiento de ~~las aeronaves~~ la aeronavegabilidad de los aviones;
 - (9) asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual ~~de la aeronave~~ del avión; y
 - (10) mantener y utilizar los datos de mantenimiento actuales que sean aplicables, para la realización de tareas de gestión ~~del mantenimiento~~ de la aeronavegabilidad continua.
- (g) El departamento ~~de gestión del mantenimiento~~ de gestión de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador debe asegurar que ~~la aeronave~~ el avión sea mantenido por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos.
- (h) El departamento ~~de gestión del mantenimiento~~ ~~de gestión~~ de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente:
- (1) los servicios de mantenimiento que están siendo contratados;
 - (2) la disponibilidad de los datos de mantenimiento necesarios para los servicios; como las tarjetas de trabajo, ordenes de ingeniería, etc.;
 - (3) la necesidad de supervisión por parte del explotador de los servicios que están siendo ejecutados; y
 - (4) la responsabilidad del explotador de instruir a los certificadores de conformidad de mantenimiento de la OMA LAR 145 de acuerdo a su MCM.
- (i) El departamento de gestión del mantenimiento de gestión de la aeronavegabilidad debe obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones disponibles de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las medias resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.

121.1130 Manual de control de mantenimiento (MCM)

- (a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión ~~del mantenimiento~~ de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice S del presente reglamento.
- (b) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.

- (c) Cada explotador debe proveer a la AAC del Estado del explotador y a la AAC del Estado de matrícula ~~de la aeronave del avión~~, si es diferente a la AAC del explotador, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.
- (d) El explotador debe enviar **inmediatamente** copia de todas las enmiendas introducidas a su manual de control de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.
- (e) El manual de control de mantenimiento, y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.

121.1135 Sistema de registros de mantenimiento de mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ de las aeronaves los aviones

- (a) El departamento de gestión ~~del mantenimiento~~ de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido:
 - (1) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) ~~de la aeronave del avión~~, de cada motor, y de cada hélice, si es aplicable, así como todos los componentes ~~de aeronaves de los aviones~~ de vida limitada;
 - (2) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) desde la última reparación general (overhaul) de los componentes ~~de aeronave del avión~~ instalados en ~~la aeronave el avión~~ que requieran una reparación general obligatoria a intervalos de tiempo de utilización definidos;
 - (3) estado actualizado del cumplimiento de cada directriz de aeronavegabilidad aplicable a cada ~~aeronave avión~~ y componente ~~de aeronave del avión~~, en donde se indique el método de cumplimiento, el número de directriz de aeronavegabilidad. Si la directriz de aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha de cuando la próxima acción es requerida;
 - (4) registros y datos de mantenimiento aprobados de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en cada ~~aeronave avión~~ y componente de ~~aeronave avión~~;
 - (5) estado actualizado de cada tipo de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado en ~~la aeronave el avión~~;
 - (6) cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para ~~la aeronave el avión~~ o componente ~~de aeronave del avión~~, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento;
 - (7) registros detallados de los trabajos de mantenimiento para demostrar que se ha cumplido con todos los requisitos necesarios para la firma de la certificación de conformidad de mantenimiento;
 - (8) un registro técnico de vuelo ~~de la aeronave del avión~~ para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados durante la operación ~~de la aeronave del avión~~; y
 - (9) registros actualizados de los parámetros, ecuaciones de conversión, calibración periódica y otra información sobre el funcionamiento/mantenimiento de los registradores de datos de vuelo (FDR), aplicable a ~~las aeronaves los aviones~~ comprendidos en la Sección 121.905.
- (b) Los registros indicados en los Párrafos (a) (1) a (a) (5) de esta sección se deberán conservar durante un período de 90 días después de retirado permanentemente de servicio el componente al que se refiere, los registros enumerados en los Párrafos (a) (6) y (a) (7) de esta sección se deberán conservar durante al menos un año a partir de la emisión del certificado de conformidad de mantenimiento o hasta que se repita o se

reemplace por un trabajo o inspección equivalente en alcance y detalle y el registro enumerado en el Párrafo (a) (8) hasta dos años después de que ~~la aeronave~~ ~~el avión~~ se haya retirado del servicio permanentemente.

- (c) El explotador debe garantizar que se conserven los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de forma segura para protegerlo de daños, alteraciones y robo.
- (d) El explotador debe asegurarse que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes dispongan de la información establecida en (a) (9), cuando sea requerida.

121.1140 Transferencia de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad

- (a) En caso de cambio temporal de explotador los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad se deben poner a disposición del nuevo explotador.
- (b) En caso de cambio permanente de explotador los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad deben ser transferidos al nuevo explotador.
- (c) Los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad que se lleven y transfieran se mantendrán en una forma y formato que garanticen en todo momento su legibilidad, seguridad e integridad.

121.1145 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM)

Un explotador no debe operar ~~una aeronave~~ ~~un avión~~ después de la realización de cualquier mantenimiento, si no se ha realizado conforme al LAR 43.300 y se ha emitido un CCM por una OMA según el LAR 145.330.

121.1150 Informe de la condición de la aeronavegabilidad

- (a) El explotador debe preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada ~~aeronave~~ ~~avión~~.
- (b) El informe indicado en el Párrafo (a) de esta sección debe ser ~~preparado y estar disponible~~ en el plazo, formato y contenido establecido por la AAC del Estado de matrícula o por el Estado del explotador cuando se requiera,
- (c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión ~~del mantenimiento~~ de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física ~~de la aeronave~~ ~~del avión~~, mediante la cual se garantiza que:
 - (1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;
 - (2) la configuración ~~de la aeronave~~ ~~del avión~~ cumple la documentación aprobada;
 - (3) no se encuentran defectos evidentes; y
 - (4) no se encuentran discrepancias entre ~~la aeronave~~ ~~el avión~~ y la revisión documentada de los registros de mantenimiento ~~de la aeronavegabilidad~~.
- (d) El explotador no debe operar ~~una aeronave~~ ~~un avión~~ si el informe no es concluyente o es insatisfactorio con respecto a la condición de aeronavegabilidad ~~de la aeronave~~ ~~del avión~~.

121.1155 Requisitos de personal

- (a) El explotador debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en las actividades de gestión de la aeronavegabilidad continua, de acuerdo con un procedimiento aceptable a la AAC, incluyendo un programa de instrucción inicial y continuo.

- (b) El programa de instrucción debe incluir la instrucción sobre los procedimientos de la organización, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con la actuación humana.

121.1160 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos

- (a) El explotador debe informar a la AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en el avión que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura del avión utilizado por él.
- (b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.
- (c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión.

Apéndice S Manual de control de mantenimiento (MCM).

.....

- f) procedimientos para completar y conservar los registros de mantenimiento del explotador aéreo.
- (g) procedimientos para asegurar que se conserven los datos que prueben el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad de las reparaciones y modificaciones.

.....