

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

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

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

Asunto 3: Oportunidades de mejora del LAR 135

- b) Propuesta de mejora del LAR 135 Capítulo A – Generalidades y Capítulo J – Control y requisitos de mantenimiento

(Nota de Estudio presentada por el experto en aeronavegabilidad José Romero)

Resumen
Esta nota de estudio proporciona información relevante para realizar el análisis respectivo que permita revisar los requisitos de aeronavegabilidad del LAR 135, correspondiente a Capítulo A – Generalidades y Capítulo J – control y requisitos de mantenimiento a fin de incorporar lo establecido en las enmiendas más recientes del Anexo 6 Partes I y III (Enmiendas 44 y 23 respectivamente).
Referencias
<ul style="list-style-type: none">– Informe de la RPEA/13– Informe de la RPEA/16– Anexo 6, Parte I– Anexo 6, Parte III– LAR 135, Primera edición, Enmienda N° 9 de noviembre de 2018– LAR 145, Cuarta edición, Enmienda N° 9

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 135 a fin de actualizar los requisitos aplicables al control y requisitos de mantenimiento basándose en lo establecido en el Anexo 8 – Aeronavegabilidad, Doc. 9760 – Manual de aeronavegabilidad de la OACI y ajustar el texto para dar evidencia de cumplimiento de las preguntas del protocolo (PQ's) del enfoque de observación continua (CMA) del programa de auditoría universal para la supervisión de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI, asimismo, eliminar requisitos redundantes entre otros temas.

1.2. Asimismo, fueron mejorados los requisitos relacionados con el programa de mantenimiento, 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. Asimismo, se trasladaron los requisitos del manual de control de mantenimiento al Apéndice O.

1.3. Con la publicación del Anexo 6, Parte I – Edición 11 de julio de 2018 se establecieron normas en el Capítulo 8 que empiezan a ser aplicables a partir del 5 de noviembre de 2020. Asimismo, con la publicación del Anexo 6, Parte III – Edición 9 de julio de 2018 se establecieron normas en el Capítulo 6 que empiezan a ser

aplicables a partir del 5 de noviembre de 2020. Por lo tanto, es importante actualizar los requisitos del LAR 135 a fin de estar alineado con el Anexo 6, Partes I y III.

2. Análisis

2.1 El LAR 135 en su Capítulo J 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 y Parte III, 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 y Enmienda 22 de la Parte III se lograron identificar algunas propuestas de mejora que son aplicables a partir del 5 de noviembre de 2020. Por lo tanto, es importante actualizar los requisitos del LAR 135 a fin de estar alineado con el Anexo 6, Partes I y III.

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 135 aplicables a aeronavegabilidad que han sido publicadas en el Anexo 6, Parte I y Parte III, a fin de incorporar o mejorar las que son parte del LAR 135 y que corresponden o son aplicables a aeronavegabilidad.

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

El propósito de esta nota de estudio es considerar la incorporación y revisión de los requisitos aplicables a los requisitos LAR 135 correspondiente a los Capítulo A - Generalidades y J – Control y requisitos de mantenimiento.

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

3.4 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>LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domesticas e internacionales, regulares y no regulares.</p>	<p>LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domesticas e internacionales, regulares y no regulares.</p>	<p>Sin cambios</p>
<p>Capitulo A: Generalidades</p>	<p>Capitulo A: Generalidades</p>	<p>Sin cambios</p>
<p>135.001 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>135.001 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 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>Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte III, Edición 9, Enmienda 22. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020.</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, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.</p>	<p>.....</p> <p>Mantenimiento. Realización de las tareas requeridas <u>en una aeronave, motor, hélice, o componente de aeronave conexo</u> 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</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>Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte III, Edición 9, Enmienda 22. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>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>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>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, rotor 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 incluye el término rotor de acuerdo a la definición del Anexo 6 Parte III.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<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>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>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</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>Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte III, Edición 9, Enmienda 22. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>.....</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>controlada y satisfactoria.</p> <p>.....</p> <p>Manual de procedimientos del organismo 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 del personal clave, 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>Se cambias los términos del personal clave por los términos utilizados en los reglamentos LAR. Sin embargo, se propone mantener la definición establecida en el LAR 145.</p> <p>Revisar definiciones del LAR 145, 43 y 21</p> <p>Esta definición debe ser considerada en todos los reglamentos aplicables a fin de que estén congruentes con el Anexo 8.</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 la organización de mantenimiento (MOM)”.</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>.....</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>.....</p>	<p>.....</p> <p>Reparación. Restauración de un producto aeronáutico 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>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>Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte III, Edición 9, Enmienda 22. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020.</p> <p>Esta definición debe ser considerada en todos los reglamentos aplicables a fin de que estén congruentes con el Anexo 8.</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

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>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.</p> <p>.....</p>	<p>normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 J: Control y requisitos de mantenimiento</p>	<p>Capítulo J: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave</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 J.</p>
<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>Se modifica en beneficio del lenguaje claro y para alinear el reglamento con lo que el Anexo,6, Parte I, Capítulo 8,</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>135.1410 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>135.1410 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:</p> <p>(1) que cada aeronave, así como de cualquier motor de aeronave, hélice, rotor (cuando sea aplicable) y componentes de aeronave conexos se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;</p>	<p>establece sobre esta parte. Asimismo, se deja claramente establecido que el explotador debe contar con procedimientos aceptables por el Estado de matrícula.</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, 8.1.1 (a) y se aclara que también aplica al motor, hélice (cuando sea aplicable) y componentes conexos.</p> <p>Anexo 6 Parte III Capítulo 6, parrafo 6.1.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>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).</i> • <i>Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.</i> • <i>Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.</i>
<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, así como de cualquier motor de aeronave, hélice,</p>	<p>Se aclara que aplica al motor, hélice, rotor (cuando sea aplicable) y componentes conexos.</p> <p>Se amplía el termino componente por “componente de</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	rotor y componentes de aeronave conexos;	<p>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 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. El LAR 135 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 135.1410(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 de la aeronave, motor de aeronave, hélice, rotor (cuando sea aplicable) y componentes de aeronave conexos sea ejecutado por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) de acuerdo al LAR 145;	<p>Se complementa lo correspondiente a motor, hélices, rotor (cuando sea aplicable) y componentes conexos para estar acorde al Anexo 6, Parte I, 8.1.2 (a)</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,

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p><i>Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.</i> <i>Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.</i>
<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, motores de aeronaves, hélices, rotores (cuando sea aplicable) y sus componentes de aeronaves 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 el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICAs) actualizadas;</p>	<p>Se complementa lo correspondiente <i>a motor, hélices (cuando sea aplicable) y componentes conexos</i> para estar acorde al Anexo 6, Parte I.</p> <p>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”. Asimismo, corrige el termino de instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICAs) de acuerdo al Doc. 9760.</p> <p>Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.1.4 y 8.1.5.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>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).</i> <i>Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.</i>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<ul style="list-style-type: none"> • Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.
(5) el cumplimiento del análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula;	(6) (5) el se de cumplimiento del análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula;	Se ajusta la numeración. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1410(a)(6)</i>
(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;	Se reemplaza el término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1410(a)(7).</i>
(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	Se ajusta la numeración. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1410(a)(8), mejora en la redacción y el cambio del término “aeronaves” por “aviones”.</i>
(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 de sus aeronaves operadas.	Se ajusta numeración. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba el ajuste del numeral revisión al parrafo 135.1410(a)(9).</i>
	<p>Grupo Ad-Hoc</p> <p>(10) El explotador debe asegurarse que las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad que el Estado de</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>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	matrícula ha considerado aceptables.	<p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir el nuevo párrafo 135.1410(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>135.1415 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>135.1415 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>	Sin cambios.
<p>(2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda;</p>	<p>(2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda;</p>	Sin cambios.
<p>(3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los Párrafos (a) (1) y (a) (2);</p>	<p>(3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los Párrafos (a) (1) y (a) (2);</p>	Sin cambios.
<p>(4) una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;</p>	<p>(4) una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;</p>	Sin cambios.
<p>(5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los</p>	<p>(5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los</p>	Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
sistemas, componentes y motores de la aeronave;	sistemas, componentes y motores de la aeronave;	
(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 I.	<p>El Anexo 6, Parte I, establece que las operaciones RVSM, EDTO, PBN, CAT II y III están sujetas a aprobaciones “específicas” pero dependen de la verificación de los requisitos especiales del personal de aeronavegabilidad. Este proceso se especifica en la propuesta de mejora de esta parte.</p> <p>Asimismo, Se incluye lo que se ha aprobado en la RPEA/16 cuando se revisó los requisitos aplicables a las operaciones EDTO.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del parrafo 135.1415(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 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 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.	Sin cambios. Requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.3.1.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>(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.</p>	<p>(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>	<p>Se agrega el término “inmediatamente”, que es un término de más claridad en reemplazo de prontamente como se establece en el Anexo 6 Parte I, 8.2.3</p> <p>En la circular se debe hacer 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 135.1415(e).</p>
<p>135.1420 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento</p> <p>El explotador debe establecer y mantener un programa 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>135.1420 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento</p> <p>El explotador debe establecer y mantener un programa 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>Sin cambios.</p>
<p>135.1425 Gestión de la aeronavegabilidad continua</p> <p>(a) El explotador debe cumplir para 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 135.1410; y</p>	<p>135.1425 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) El explotador debe cumplir para disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con el fin de:</p> <p>(1) efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la Sección 135.1410; y</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> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del al título de la Sección 135.1425 y al parrafo 135.1425(a).</p>
<p>(2) controlar y evaluar la experiencia en mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad continua y demás</p>	<p>(2) controlar y evaluar la experiencia en mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad continua y demás</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</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
requisitos establecidos en este capítulo.	requisitos establecidos en este capítulo.	<i>del al parrafo 135.1425(a)(2).</i>
(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 (c) de esta sección.	(b) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad 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 (c) de esta sección.	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”. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 135.1425(b).</i>
(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. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 135.1425(c) y se agrega la preposición “de” antes de la aeronavegabilidad para mejorar la redacción del texto.</i>
(d) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe disponer de suficiente personal debidamente calificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de aeronavegabilidad continua.	(d) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe disponer de suficiente personal debidamente calificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad.	El mismo sustento que el requisito anterior. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 135.1425(d).</i>
(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 del explotador debe definir y controlar la competencia de su personal.	El mismo sustento que el requisito anterior. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 135.1425(e).</i>
(f) El explotador a través de su departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua	(f) El explotador a través de su departamento de gestión del mantenimiento de la	En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>del explotador debe:</p> <p>(1) definir y supervisar la efectividad de un programa de mantenimiento para cada aeronave;</p>	<p>aeronavegabilidad del explotador debe:</p> <p>(1) definir y supervisar la efectividad de un programa de mantenimiento para cada aeronave;</p>	<p>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> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 135.1425(f).</p>
<p>(2) garantizar que solamente las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas de acuerdo a los datos aprobados por el Estado de matrícula;</p>	<p>(2) garantizar que solamente las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas de acuerdo a los datos aprobados por el Estado de matrícula;</p>	<p>Sin cambios.</p>
<p>(3) garantizar que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado;</p>	<p>(3) garantizar que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado;</p>	<p>Sin cambios.</p>
<p>(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;</p>	<p>(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;</p>	<p>Sin cambios.</p>
<p>(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;</p>	<p>(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;</p>	<p>Sin cambios.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(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 con vida limitada;	Sin cambios.
(8) controlar y conservar todos los registros de mantenimiento de las aeronaves;	(8) controlar y conservar todos los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves;	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. Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 135.1425(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; y	Sin cambios.
(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 .	Se propone cambiar “ <i>gestión de la aeronavegabilidad continua</i> ” por “ <i>gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad</i> ” a fin de estar en concordancia con el título de esta Sección. Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1425(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 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.	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”.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p>Se propone cambiar “<i>gestión de la aeronavegabilidad continua</i>” por “<i>gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad</i>” a fin de estar en concordancia con el título de esta Sección.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1425(g), con el cambio del término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”</i></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 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> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1425(h), con el cambio del término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.</i></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>	Sin cambios.
<p>(3) la necesidad de supervisión por parte del explotador de los servicios que están siendo ejecutados; y</p>	<p>(3) la necesidad de supervisión por parte del explotador de los servicios que están siendo ejecutados; y</p>	Sin cambios.
<p>(4) la responsabilidad del explotador de instruir a los certificadores de conformidad de mantenimiento de la OMA LAR 145 de acuerdo con su</p>	<p>(4) la responsabilidad del explotador de instruir a los certificadores de conformidad de mantenimiento de la OMA LAR 145 de acuerdo con su</p>	Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
MCM.	MCM.	
	(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. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir el nuevo parrafo 135.1425(i).</i>
<p>135.1430 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 y operacional del explotador y de la OMA responsable del mantenimiento, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice N del presente reglamento.</p>	<p>135.1430 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 y operacional del explotador y de la OMA responsable del mantenimiento, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice N del presente reglamento.</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> <p>Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.1</p> <p><i>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”.</i></p>
<p>(b) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.</p>	<p>(b) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.</p>	<p>Sin cambios.</p> <p>Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.1</p>
<p>(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 MCM y las subsecuentes enmiendas.</p>	<p>(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 MCM y las subsecuentes enmiendas.</p>	<p>Sin cambios.</p> <p>Este requisito cubre le Anexo 6, Parte I, 8.2.4</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>(d) El explotador debe enviar copia de todas las enmiendas introducidas a su MCM a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.</p>	<p>(d) El explotador debe enviar inmediatamente copia de todas las enmiendas introducidas a su MCM a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.</p>	<p>Se agrega el término “inmediatamente”, que es un término de más claridad en reemplazo de prontamente como se establece en el Anexo 6 Parte I, 8.2.3</p> <p>En la circular se debe hacer 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 135.1430(d).</p>
<p>(e) El MCM y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.</p>	<p>(e) El MCM y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.</p>	<p>Sin cambios.</p> <p>Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.1</p>
<p>135.1435 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 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>135.1435 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad continua de las aeronaves</p> <p>(a) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad 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:</p> <p>(1) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) de la aeronave, de cada motor, rotor y de cada hélice, si es aplicable, así como todos los componentes de aeronaves de vida limitada;</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> <p>Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (a).</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1135(a) y (a)(1), con el cambio del término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad” y “aeronaves” por “avión”, asimismo la inclusión de “rotor”.</p>
<p>(2) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) desde la última reparación general (overhaul) de los</p>	<p>(2) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) desde la última reparación general (overhaul) de los</p>	<p>Sin cambios.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
componentes de aeronave instalados en la aeronave que requieran una reparación general obligatoria a intervalos de tiempo de utilización definidos;	componentes de aeronave instalados en la aeronave 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 y componente de aeronave, 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;	(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 aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha de cuando la próxima acción es requerida;	Sin cambios
(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 y componente de aeronave;	Sin cambios.
(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;	Sin cambios.
(6) cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave o componente de aeronave, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento;	(6) cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave o componente de aeronave, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento;	Sin cambios.
(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	(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	Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
mantenimiento; y	mantenimiento; y	
(8) un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados durante la operación de la aeronave.	(8) un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados durante la operación de la aeronave.	Sin cambios.
(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) 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) de esta sección 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) 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) de esta sección hasta dos años después de que la aeronave se haya retirado del servicio permanentemente.	Sin cambios.
(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.	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”. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1435(c), incluyendo el término “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.</i>
135.1440 Transferencia de registros de mantenimiento (a) En caso de cambio temporal de explotador los registros de mantenimiento se deben	135.1440 Transferencia de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad (a) En caso de cambio temporal de explotador los registros de mantenimiento de la	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

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
poner a disposición del nuevo explotador.	aeronavegabilidad se deben poner a disposición del nuevo explotador.	<p>noviembre de 2020 se llamará “Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad”.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al título de la Sección 135.1440 y al parrafo 135.1440(a), incluyendo el término “mantenimiento de la aeronavegabilidad”</i></p>
(b) En caso de cambio permanente de explotador los registros de mantenimiento deben ser transferidos al nuevo explotador.	(b) En caso de cambio permanente de explotador los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad deben ser transferidos al nuevo explotador.	<p>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> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1440(b), incluyendo el término “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.</i></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>Este requisito establecido en el Anexo 6, Parte I no está considerado en el LAR 135, Capítulo I, se propone incorporarlo. (Nuevo).</p> <p>Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.4</p> <p>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> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo parrafo 135.1440(c), incluyendo el término “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.</i></p>
135.1445 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM)	135.1445 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM)	Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
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.	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>135.1450 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>135.1450 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>	Sin cambios.
<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 135.1450(b) de incluir el texto “preparado y estar disponible”.</p>
<p>(c) Para preparar el informe requerido en el párrafo (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 están correctamente instalados;</p>	<p>(c) Para preparar el informe requerido en el párrafo (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, mediante la cual se garantiza que:</p> <p>(1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;</p>	<p>Se incluye el término “<i>del mantenimiento</i>” 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: “<i>departamento de gestión del mantenimiento de la 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 135.1450(c), incluyendo el término “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.</p>
<p>(2) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;</p>	<p>(2) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;</p>	Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(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 y la revisión documentada de los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad.	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”. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo párrafo 135.1450(c)(4), incluyendo el término “mantenimiento de la aeronavegabilidad” y sustituyendo “aeronave” por “avión”.</i>
(d) El explotador no debe operar una aeronave si el informe no es concluyente o es insatisfactorio con respecto a la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.	(d) El explotador no debe operar una aeronave si el informe no es concluyente o es insatisfactorio con respecto a la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.	Sin cambios.
135.1455 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 periódico.	135.1455 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 periódico.	Sin cambios.
(1) 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.	(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.	Corrección de la numeración. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al párrafo 135.1455(b), corrigiendo el literal.</i>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>135.1460 Registro técnico de vuelo de la aeronave</p> <p>(a) El explotador debe utilizar un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados en la aeronave.</p>	<p>135.1460 Registro técnico de vuelo de la aeronave</p> <p>(a) El explotador debe utilizar un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados en la aeronave.</p>	Sin cambios.
<p>(b) El explotador debe asegurarse que los certificados de conformidad de mantenimiento de las acciones correctivas efectuadas sean registrados en el registro técnico de vuelo de la aeronave.</p>	<p>(b) El explotador debe asegurarse que los certificados de conformidad de mantenimiento de las acciones correctivas efectuadas sean registrados en el registro técnico de vuelo de la aeronave.</p>	Sin cambios.
<p>135.1465 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos</p> <p>(a) El explotador debe informar a la ACC 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 la aeronave 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 de la aeronave utilizada por él.</p>	<p>135.1465 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos</p> <p>(a) El explotador debe informar a la ACC 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 la aeronave 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 de la aeronave utilizada por él.</p>	Sin cambios.
<p>(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.</p>	<p>(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.</p>	Sin cambios.
<p>(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la</p>	<p>(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla,</p>	Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
falla, malfuncionamiento o defecto del avión.	malfuncionamiento o defecto del avión.	
	<p><u>Grupo Ad-Hoc</u></p> <p>135.1470 ——— Modificaciones y reparaciones</p> <p>(a) 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>Nuevo. Requisito establecido en el Anexo 6, Parte I, 8.6. Se propone su incorporación.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso NO incorporar la nueva Sección 135.1470 y trasladar el parrafo (a) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al nuevo parrafo 135.1410(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 134.1470 y trasladar el parrafo (a) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al nuevo parrafo 135.1410(a)(10) de las responsabilidades de explotador en cuanto al mantenimiento de la aeronavegabilidad.</i></p>
	<p><u>Grupo Ad-Hoc</u></p> <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>Nuevo. Requisito establecido en el Anexo 6, Parte I, 8.6. Se propone su incorporación.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso NO incorporar la nueva Sección 135.1470 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice N Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes.</i></p> <p><i>Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc se acordó por consenso NO incorporar la nueva Sección 135.1470 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice N Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) y cambiar</i></p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<i>los literales de los párrafos subsiguientes.</i>
	<p><u>Grupo Ad-Hoc</u></p> <p>Apéndice N 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><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • NO incorporar la nueva Sección 135.1470 y trasladar el párrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice N Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el párrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes. • Crear un grupo Ad-Hoc para mejorar la redacción texto de la propuesta de mejora y definir la ubicación. <p><i>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 N Manual de control de Mantenimiento (MCM en el párrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes.</i></p>



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

(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~~ 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. 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~~ del personal clave, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de ~~inspección~~, de calidad y 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 J: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave

.....

135.1410 Responsabilidades del explotador respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad

- (c) Cada explotador, se asegurará de que, de conformidad con procedimientos aceptables para el Estado de matrícula:
 - (1) ~~que~~ cada aeronave, así como de cualquier motor de aeronave, hélice, rotor (cuando sea aplicable) y componentes de aeronaves conexos se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;
 - (2) que se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave, así como de cualquier motor de aeronave, hélice, rotor y componentes de aeronaves conexos;

- (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 de la aeronave, motor de aeronave, hélice, rotor (cuando sea aplicable) y componentes de aeronaves conexas sea ejecutado por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) de acuerdo al LAR 145;
- (5) ~~(4)~~ a que se ejecute el mantenimiento a sus aeronaves, motores, hélices, rotores (cuando sea aplicable) y sus componentes de aeronaves conexas 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 el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICAs) actualizadas;
- (6) ~~(5)~~ el se dé cumplimiento del al 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 de sus aeronaves operadas.
- (10) que las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad que el Estado de matrícula ha considerado aceptables.

135.1415 Programa de mantenimiento

- (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:
 - (1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta utilización prevista de la aeronave;
 - (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);
 - (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;
 - (6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y
 - (7) requisitos especiales ~~específicos~~ 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 I.~~
- (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 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.

135.1420 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento

El explotador debe establecer y mantener un programa 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.

135.1425 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

- (a) El explotador debe cumplir para disponer de un departamento de gestión **del mantenimiento** de la aeronavegabilidad con el fin de:
 - (1) efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la Sección 135.1410; y
 - (2) controlar y evaluar la experiencia en mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad y demás requisitos establecidos en este capítulo.
- (b) El departamento de gestión **del mantenimiento** de la aeronavegabilidad 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 (c) 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.
- (d) El departamento de gestión **del mantenimiento** de la aeronavegabilidad del explotador debe disponer de suficiente personal debidamente calificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de **mantenimiento de la** aeronavegabilidad.
- (e) El responsable de la gestión **del mantenimiento** de la aeronavegabilidad 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 del explotador debe:
 - (1) definir y supervisar la efectividad de un programa de mantenimiento para cada aeronave;
 - (2) garantizar que solamente 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 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;

- (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 con vida limitada;
 - (8) controlar y conservar todos los registros de mantenimiento **de la aeronavegabilidad** de las aeronaves;
 - (9) asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual de la aeronave; 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 la aeronavegabilidad 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.
- (h) El departamento de gestión **del mantenimiento** de la aeronavegabilidad 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) mantenimiento necesario 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 con su MCM.
- (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.**

135.1430 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 y operacional del explotador y de la OMA responsable del mantenimiento, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice N 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, si es diferente a la AAC del explotador, una copia del MCM y las subsecuentes enmiendas.
- (d) El explotador debe enviar **inmediatamente** copia de todas las enmiendas introducidas a su MCM a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.
- (e) El MCM y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.

135.1435 Sistema de registros de **mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves**

- (a) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad 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, de cada motor, rotor y de cada hélice, si es aplicable, así como todos los componentes de aeronaves 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 instalados en la aeronave 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 y componente de aeronave, 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 y componente de aeronave;
 - (5) estado actualizado de cada tipo de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado en la aeronave;
 - (6) cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave o componente de aeronave, 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; y
 - (8) un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados durante la operación de la aeronave.
- (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) 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) de esta sección hasta dos años después de que la aeronave 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.

135.1440 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.

135.1445 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM)

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.

135.1450 Informe de la condición de la aeronavegabilidad

- (a) El explotador debe preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada aeronave.
- (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 el párrafo (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, mediante la cual se garantiza que:
 - (1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;
 - (2) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;
 - (3) no se encuentran defectos evidentes; y
 - (4) no se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros de mantenimiento **de la aeronavegabilidad**.
- (d) El explotador no debe operar una aeronave si el informe no es concluyente o es insatisfactorio con respecto a la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.

135.1455 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 periódico.
- (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.

135.1460 Registro técnico de vuelo de la aeronave

- (a) El explotador debe utilizar un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados en la aeronave.
- (b) El explotador debe asegurarse que los certificados de conformidad de mantenimiento de las acciones correctivas efectuadas sean registrados en el registro técnico de vuelo de la aeronave.

135.1465 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos

- (a) El explotador debe informar a la ACC 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 la aeronave 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 de la aeronave utilizada 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 N 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.

.....