



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 202)

Asunto 3: Oportunidades de mejora al LAR 121 y 135

- Propuesta de mejora al LAR 121 Capítulo A – Generalidades, Capítulo F – Requerimiento de aviones, Capítulo J – Control y requisitos de mantenimiento y Apéndice T – Programa de mantenimiento EDTO para aviones de dos (2) motores (nuevos requisitos).
- Propuesta de mejora al LAR 135 Capítulo A – Generalidades, Capítulo J – Control y requisitos de mantenimiento, Apéndice I – Programa de mantenimiento EDTO para aviones de dos (2) motores (nuevos requisitos).

(Nota de Estudio presentada por el experto en aeronavegabilidad German Castiblanco)

Resumen

Esta nota de estudio proporciona información relevante para realizar el análisis respectivo que permita revisar los requisitos de aeronavegabilidad del LAR 121 y LAR 135, con el propósito de mejorar e incorporar requisitos de las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO), principalmente para abordar las observaciones del área de OPS del Comité Técnico del SRVSOP con relación al texto aceptado en la RPEA/16.

Referencias

- Informe de la RPEA/16
- Anexo 6, Parte I
- LAR 121, Primera Edición, Enmienda N° 9 de noviembre de 2018
- LAR 135, Primera edición, Enmienda N° 9 de noviembre de 2018
- Doc. 10085 – Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO)

1. Antecedentes

1.1. La Enmienda 36 del Anexo 6, Parte I, Sección 4.7 y Adjunto C introdujo las normas y métodos recomendados y material de orientación con relación a las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).

1.2. El documento de la Organización de Aviación Civil (OACI) Doc. 10085 – Manual de operación con tiempo de desviación extendido representa la culminación de más de diez (10) años de trabajo para elaborar y refinar las disposiciones a fin de beneficiar tanto a los explotadores de servicios aéreos como a los reglamentadores.

1.3. La pregunta de protocolo (PQ) 5.325 del USOAP CMA de la OACI, correspondiente al CE-2, realiza una verificación sobre la promulgación reglamentos de parte de los Estados, para la aprobación de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).

1.4. El LAR 21 en el Apéndice 1 se establecen los requisitos de aeronavegabilidad relacionados con la capacidad de una combinación avión-motor pueda realizar una operación EDTO y su conformidad en el proceso de emisión, validación o aceptación de un certificado de tipo especificado en el LAR 25.

1.5. El LAR 121 incorporó algunos requisitos de aeronavegabilidad y operaciones para realizar operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) para que un explotador de servicios aéreos obtenga la aprobación EDTO y mantenga niveles aceptables de seguridad operacional en la realización de las operaciones EDTO, no así el LAR 135.

2. Análisis

2.1. En relación a la incorporación de requisitos relacionados a las “Operaciones con tiempo de desviación extendido”, se ha considerado que las normas y métodos recomendados y el material de orientación relacionado a las operaciones EDTO incorporadas en el Anexo 6, Parte I es aplicable a las operaciones comerciales internacional de aviones, y los reglamentos LAR de certificación de diseño de tipo, establece los requisitos en el LAR 25 aplicables a las aeronaves categoría de transporte que realicen operaciones comerciales de acuerdo al LAR 121 o 135, por lo que la propuesta de incorporación de los requisitos de aprobación de aeronavegabilidad y mantenimiento de la aeronavegabilidad de la combinación avión-motor afecta a los reglamentos LAR 121 y LAR 135.

2.2. Considerando los puntos expuestos, se realizó una revisión de los requisitos reglamentarios de aeronavegabilidad establecidos en el LAR 121, con relación a las orientaciones para el examen de las pruebas de la PQ 5.325 del USOAP CMA y se determinó la necesidad de abordar con requisitos adicionales de aeronavegabilidad en el reglamento LAR 121 y LAR 135, relativos a la aprobación y realización de las operaciones EDTO garantizando un nivel aceptable de seguridad operacional, desde la perspectiva del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la combinación avión-motor.

2.3. Asimismo, fue efectuada una revisión de los requisitos de aeronavegabilidad de certificación de tipo, aprobación y mantenimiento de la aeronavegabilidad de las operaciones EDTO contenidas en las orientaciones del Doc. 10085 y el código de los reglamentos federales (CFR) Título 14, Parte 21, Parte 25 y Parte 121 y se realizó una comparación con los requisitos establecidos en los LAR 21, 25 y 121.

2.4. En este análisis, también fue considerada la pregunta de protocolo 5.325 del USOAP CMA y se determinó que los requisitos establecidos en el LAR 121 son insuficientes para presentarse como evidencia y no aseguran requisitos claros para la aprobación de aeronavegabilidad y mantenimiento de la aeronavegabilidad de la combinación avión – motor para realizar operaciones EDTO. Asimismo, el LAR 135 no presenta requisitos EDTO incorporados al texto del reglamento.

2.5. En tal sentido, esta nota de estudio somete a consideración la incorporación y revisión de los requisitos aplicables al LAR 121 y LAR 135 correspondientes a generalidades, requerimiento de aviones, control, requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves de un explotador de servicios aéreos y programa de mantenimiento EDTO para aviones de dos (2) motores.

2.6. Durante la presentación del desarrollo de los requisitos EDTO durante la RPEA/16, se recibieron observaciones del área de operaciones del Comité Técnico del SRVSOP acerca de la propuesta del texto del LAR 121 y 135 de la NE/02 de la RPEA/16, manifestando no estar de acuerdo con el traslado de ciertas secciones del LAR 121 y la incorporación de secciones en el LAR 135. Asimismo, se manifestaron dudas con relación a los requisitos de diseño de tipo EDTO incorporadas al Capítulo F requerimiento de aviones del LAR 121 y requisitos de diseño de tipo EDTO incorporados en una sección nueva en el Capítulo A del LAR 135. Por esta razón se hizo necesario revisar la propuesta presentada en la RPEA/16 y dar la justificación correspondiente a las oportunidades de mejora propuesta.

3. Conclusiones

3.1. El propósito de esta nota de estudio es considerar la incorporación y revisión de los requisitos aplicables a los requisitos del LAR 121 Capítulo A – Generalidades, Capítulo F – Requerimiento de aviones, Capítulo J – Control y requisitos de mantenimiento y Apéndice T – Programa de mantenimiento EDTO para aviones de dos (2) motores (nuevos requisitos) y LAR 135 Capítulo A – Generalidades, Capítulo J – Control y requisitos de mantenimiento, Apéndice I – Programa de mantenimiento EDTO para aviones de dos (2) motores (nuevos requisitos).

3.2. En consecuencia, se recomienda al Panel de Expertos de Aeronavegabilidad aprobar la propuesta del [Anexo C](#), el cual deberá ser 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 a los LAR 121 y LAR 135.

3.3. Para ejecutar esta tarea se debe analizar y estudiar la propuesta de desarrollo de estos requisitos que se encuentra en el [Anexo A](#) y [Anexo B](#). Para realizar este estudio se podrá utilizar los documentos enumerados en la referencia, así como los reglamentos nacionales vigentes de los Estados miembros del SRVSOP.

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 con la propuesta de mejora del [Anexo C](#).

—FIN—

ANEXO A
OPORTUNIDADES DE MEJORA AL LAR 121

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
LAR 121 – Requisitos de operación: Operaciones domesticas e internacionales, regulares y no regulares.	LAR 121 – Requisitos de operación: Operaciones domesticas e internacionales, regulares y no regulares.	Sin cambios
Capitulo A: Generalidades	Capitulo A: Generalidades	Sin cambios
<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>Distancia de despegue disponible (TODA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de obstáculos, si la hubiera.</p> <p>Enderezamiento. Ultima maniobra realizada por un avión durante el aterrizaje, en la cual el piloto reduce gradualmente la velocidad y la razón de descenso hasta que la aeronave esté sobre el inicio de la pista y, justo a unos pocos pies sobre la misma, inicia el enderezamiento llevando la palanca de mando suavemente hacia atrás. El enderezamiento aumenta el ángulo de ataque y permite que el avión tome contacto con la pista con la velocidad más baja hacia adelante y con la menor velocidad vertical.</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>Distancia de despegue disponible (TODA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de obstáculos, si la hubiera.</p> <p>Documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP). Documento aprobado por el Estado de diseño y que contiene los requisitos particulares de configuración mínima del avión, incluidas las inspecciones especiales, los límites de vida útil del equipo, las limitaciones en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y las prácticas de mantenimiento que se juzgan necesarias para establecer la idoneidad de una combinación de avión-motor (AEC) para operaciones con tiempo de desviación extendido.</p> <p>Enderezamiento. Ultima maniobra realizada por un avión durante el aterrizaje, en la cual el</p>	<p>Se incorporan las definiciones relacionadas a la operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). En vista de la importancia de definir algunos términos para el desarrollo del reglamento también se incorporaron definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones.</p> <p>En el RBAC 121 de ANAC de Brasil se emplea el termino avión-motor</p> <p>Incluir AEC en la lista de abreviaturas.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de “Documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP)”</i></p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>piloto reduce gradualmente la velocidad y la razón de descenso hasta que la aeronave esté sobre el inicio de la pista y, justo a unos pocos pies sobre la misma, inicia el enderezamiento llevando la palanca de mando suavemente hacia atrás. El enderezamiento aumenta el ángulo de ataque y permite que el avión tome contacto con la pista con la velocidad más baja hacia adelante y con la menor velocidad vertical.</p>	
<p>.....</p> <p>Operaciones prolongadas sobre el agua. Con respecto a un avión, es una operación sobre el agua a una distancia horizontal de más de 50 NM desde la línea de costa más cercana.</p> <p>Performance de comunicación requerida (RCP). Declaración de los requisitos de performance para comunicaciones operacionales en apoyo a funciones ATM específicas.</p>	<p>.....</p> <p>Operaciones prolongadas sobre el agua. Con respecto a un avión, es una operación sobre el agua a una distancia horizontal de más de 50 NM desde la línea de costa más cercana.</p> <p>Organización de mantenimiento EDTO. una Organización de mantenimiento aprobada de acuerdo al LAR 145 autorizada por el explotador para realizar el mantenimiento EDTO y completar la verificación de servicio previa a la salida (PDSC) EDTO.</p> <p>Performance de comunicación requerida (RCP). Declaración de los requisitos de performance para comunicaciones operacionales en apoyo a funciones ATM específicas.</p>	<p>Se incorporan las definiciones relacionadas a la operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). En vista de la importancia de definir algunos términos para el desarrollo del reglamento también se incorporaron definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de "Organización de mantenimiento EDTO" y se acordó incluir la frase "por el explotador" para clarificar que el explotador con la aprobación específica EDTO es quien autoriza a la OMA.</i></p>
<p>.....</p> <p>Período de servicio de vuelo. Período que comienza cuando se requiere que un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina se presente al servicio, en un vuelo o en una serie</p>	<p>.....</p> <p>Período de servicio de vuelo. Período que comienza cuando se requiere que un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina se presente al servicio, en un vuelo o en una serie de vuelos, y</p>	<p>Se incorporan las definiciones relacionadas a la operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). En vista de la</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>de vuelos, y termina cuando el avión se detiene completamente y los motores se paran al finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación.</p>	<p>termina cuando el avión se detiene completamente y los motores se paran al finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación.</p> <p>Persona calificada para EDTO. una persona de mantenimiento es calificada para EDTO cuando completa satisfactoriamente el programa de instrucción EDTO del explotador y está autorizada por el explotador.</p>	<p>importancia de definir algunos términos para el desarrollo del reglamento también se incorporaron definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones.</p> <p>Evaluar que la definición general no pueda crear confusión en el explotador (Pilotos-Mecánico). Consultar con el panel de OPS.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de “Persona calificada para EDTO”.</i></p>
	<p>Persona Signataria de la verificación de servicio EDTO. una persona es signataria de la verificación de servicio previa a la salida (PDSC) de EDTO cuando esa persona está calificada para EDTO y esa persona:</p> <p>(1) Al certificar la finalización del PDSC de EDTO:</p> <p>(i) Trabaja para una organización de mantenimiento aprobada LAR 145; y</p> <p>(ii) Posee una Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves con calificaciones de fuselaje y motor.</p>	<p>Se incorporan las definiciones relacionadas a la operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). En vista de la importancia de definir algunos términos para el desarrollo del reglamento también se incorporaron definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de “Persona Signataria de la verificación de servicio EDTO”.</i> <i>• Modificar la redacción del texto eliminando la frase “una persona” y</i>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		agregando el verbo ser en su conjugación de la tercera persona del singular "es" después de persona.
<p>Personal de operaciones. Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.</p> <p><i>Nota. Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala.</i></p> <p>.....</p>	<p>Personal de operaciones. Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.</p> <p><i>Nota. Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala.</i></p> <p>.....</p>	Sin cambios.
<p>(b) Abreviaturas. Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes abreviaturas:</p> <p>.....</p> <p>CDL Lista de desviaciones respecto a la configuración</p> <p>COMAT Material del explotador</p>	<p>(b) Abreviaturas. Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes abreviaturas:</p> <p>.....</p> <p>AEC: Combinación avión-motor</p> <p>.....</p> <p>CDL Lista de desviaciones respecto a la configuración</p> <p>CMP Configuración, mantenimiento y procedimientos</p> <p>COMAT Material del explotador</p>	<p>Se incorporan las abreviaturas relacionadas a los conceptos empleadas en la operación con tiempo de desviación extendido, de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir las abreviaturas "AEC" y "CMP".</i></p>
.....	Se incorporan las abreviaturas relacionadas a los conceptos empleadas en la operación con tiempo de

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>ETA Hora prevista de llegada</p> <p>EDTO Vuelos con mayor tiempo de desviación</p> <p>EFB Maletín de vuelo electrónico</p> <p>EUROCAE Organización Europea para el equipamiento de la aviación civil</p>	<p>ETA Hora prevista de llegada</p> <p>EDTO Vuelos con mayor Operaciones con tiempo de desviación extendido</p> <p>EFB Maletín de vuelo electrónico</p> <p>EMPM Manual de procedimientos de mantenimiento EDTO</p> <p>EUROCAE Organización Europea para el equipamiento de la aviación civil</p>	<p>desviación extendido, de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso no incluir la abreviatura de EMPM en la propuesta de mejora ya que el explotador debe desarrollar los procedimientos EDTO en el manual de control de mantenimiento (MCM).</p>
<p>.....</p> <p>IDE Inspector del explotador</p> <p>IMC Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos</p>	<p>.....</p> <p>IDE Inspector del explotador</p> <p>IFSD Parada de motor en vuelo</p> <p>IMC Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos</p>	<p>Se incorporan las abreviaturas relacionadas a los conceptos empleadas en la operación con tiempo de desviación extendido, de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la abreviaturas "IFSD".</p>
<p>.....</p> <p>PBE Equipo protector de respiración</p> <p>PIC Piloto al mando</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>PBE Equipo protector de respiración</p> <p>PDSC Verificación de servicio previa a la salida</p> <p>PIC Piloto al mando</p> <p>.....</p>	<p>Se incorporan las abreviaturas relacionadas a los conceptos empleadas en la operación con tiempo de desviación extendido, de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la abreviaturas "PDSC".</p>
<p>Capitulo F: Requerimiento de aviones</p>	<p>Capitulo F: Requerimiento de aviones</p>	<p>Sin cambios.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>.....</p> <p>121.545 Bases de aprobación de diseño de tipo EDTO</p> <p>(a) Excepto para un avión de transporte de pasajeros con más de dos (2) motores fabricados antes del 17 de febrero de 2015 y excepto para un avión de dos (2) motores que, cuando se usa en EDTO, solo se usa para EDTO de 75 minutos o menos, ningún explotador puede realizar EDTO a menos que el avión haya sido certificado de tipo para EDTO y cada avión utilizado en EDTO cumpla con su documento CMP de la siguiente manera:</p> <p>(1) Para un avión bimotor, que es del mismo modelo de combinación avión-motor que recibió la aprobación de la AAC del Estado de diseño para EDTO hasta 180 minutos antes del 15 de febrero de 2007, el documento CMP para esa combinación modelo de avión-motor vigente en 14 de febrero de 2007.</p>	<p>Se propone desarrollar la sección 121.545 para establecer los requisitos relacionados a que la certificación de aeronavegabilidad del tipo de aeronave permita específicamente las operaciones más allá del umbral de tiempo fijado, de acuerdo a las normas del Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D.</p> <p>También se incorporan los requisitos del 14 CFR Part 121.162 ETOPS Type Design Approval Basis, que se relacionan con los requisitos de diseño de tipo del LAR 25 (14 CFR Part 25).</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la nueva Sección 121.545 y el párrafo (a)(1). También se acordó aceptar la excepción de aprobación de tipo EDTO para los aviones de dos (2) motores cuando se aprueba su uso en EDTO de 75 minutos o menos. Asimismo, se aceptó por consenso la excepción para aviones de más de dos (2) motores fabricados antes del 17 de febrero de 2015.</i></p>
	<p>(2) Para un avión bimotor, que no sea del mismo modelo de combinación avión-motor que recibió la aprobación de la AAC del Estado de diseño para EDTO hasta 180 minutos antes del 15 de febrero de 2007, el documento CMP para ese nuevo modelo de combinación</p>	<p>Se propone desarrollar la sección 121.545 para establecer los requisitos relacionados a que la certificación de aeronavegabilidad del tipo de aeronave permita específicamente las operaciones más allá del umbral de tiempo fijado, de acuerdo a las normas del Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>avión-motor emitido de acuerdo con el LAR 25.3(b)(1).</p>	<p>También se incorporan los requisitos del 14 CFR Part 121.162 ETOPS Type Design Approval Basis, que se relacionan con los requisitos de diseño de tipo del LAR 25 (14 CFR Part 25).</p> <p>Se especifica el párrafo del LAR 25 (14 CFR Part 25).</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la nueva Sección 121.545 y el párrafo (a)(2).</p>
	<p>(3) Para un avión bimotor aprobado por la AAC del Estado de diseño para EDTO de más de 180 minutos, el documento CMP para esa combinación de modelo de avión-motor debe ser emitido de acuerdo con el LAR 25.3(b)(2).</p>	<p>Se propone desarrollar la sección 121.545 para establecer los requisitos relacionados a que la certificación de aeronavegabilidad del tipo de aeronave permita específicamente las operaciones más allá del umbral de tiempo fijado, de acuerdo a las normas del Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto D.</p> <p>También se incorporan los requisitos del 14 CFR Part 121.162 ETOPS Type Design Approval Basis, que se relacionan con los requisitos de diseño de tipo del LAR 25 (14 CFR Part 25).</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la nueva Sección 121.545 y el párrafo (a)(3).</p>
	<p>(4) Para un avión con más de dos (2) motores fabricados a partir del 17 de febrero de 2015, el documento de CMP para esa combinación de modelo de avión-motor debe ser emitido de acuerdo con el LAR 25.3(c).</p>	<p>Se propone desarrollar la sección 121.545 para establecer los requisitos relacionados a que la certificación de aeronavegabilidad del tipo de aeronave permita específicamente las operaciones más allá del umbral de tiempo fijado, de acuerdo a las normas del Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p>material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto D.</p> <p>También se incorporan los requisitos del 14 CFR Part 121.162 ETOPS Type Design Approval Basis, que se relacionan con los requisitos de diseño de tipo del LAR 25 (14 CFR Part 25).</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la nueva Sección 121.545 y el párrafo (a)(4).</p>
<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 incluir la frase “de la aeronavegabilidad del avión” en el título del Capítulo I.</p>
<p>.....</p>	<p>.....</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>.....</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 cambiar el término de “aeronave” por “avión” en el párrafo 121.1115(a).</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	(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.	<p>El Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D, se establece como norma que los requisitos especiales de mantenimiento para conducir una operación con tiempo de desviación extendido (EDTO) necesarios, que deben formar parte del programa de mantenimiento.</p> <p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p>Se propone el desarrollo del Apéndice T del LAR 121 donde se establecerán los requisitos especiales de aeronavegabilidad que deberán ser parte del programa de mantenimiento EDTO del explotador.</p> <p>Será necesario desarrollar MEI y MAC en la CA-AIR-121-001 para detallar los requisitos del programa de mantenimiento.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del parrafo 121.1115(a)(7).</i></p>
	<p>.....</p> <p>Apéndice T: Programa de mantenimiento EDTO para aviones de dos (2) motores</p> <p>Para realizar un vuelo EDTO utilizando un avión de dos (2) motores, cada explotador debe desarrollar y</p>	<p>Se propone el desarrollo del Apéndice T del LAR 121 donde se establecerán los requisitos especiales de aeronavegabilidad que deberán ser parte del programa de mantenimiento EDTO del explotador y así cumplir con la norma establecida en el Anexo 6</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>cumplir con el programa de mantenimiento EDTO, según lo autorizado en las especificaciones relativas a las operaciones del explotador, para cada combinación de avión – motor utilizado en EDTO. El explotador debe desarrollar un programa de mantenimiento EDTO complementando el programa de mantenimiento aprobado para el explotador. Este programa de mantenimiento EDTO debe incluir los siguientes elementos:</p> <p>(a) todas las tareas programadas aplicables a las operaciones EDTO y a las que no son EDTO, indicadas normalmente en el informe de la junta de examen de mantenimiento/documento de planificación de mantenimiento (MRBR/MPD) o documentos sobre requisitos de mantenimiento para la certificación (CMR);</p>	<p>Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D.</p> <p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p>Se está en desarrollo una CA de asesoramiento que aborda el procedimiento y los requisitos de la aprobación EDTO.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T, el preámbulo y el parrafo (a).</i></p>
	<p>(b) los intervalos específicos entre tareas adicionales obtenidos normalmente del documento CMP EDTO;</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (b).</i></p>
	<p>(c) el mantenimiento no planificado que afecte a los sistemas significativos para EDTO que deben gestionarse según los detalles proporcionados en este Apéndice;</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la</i></p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p><i>propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el párrafo (c).</i></p>
	<p>(d) el Manual de los procedimientos de mantenimiento EDTO (EMPM). El explotador debe tener un manual de procedimientos de mantenimiento EDTO, referenciado en MCM o que haga parte de este, para el uso de cada persona involucrada en EDTO o puede ser parte del Manual de Control de Mantenimiento (MCM) que deben ser desarrollados en el MCM, para el uso de cada persona involucrada en EDTO.</p> <p>(1) El documento debe Los procedimientos deben:</p> <p>(i) listar cada sistema significativo para EDTO;</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el párrafo (d)(1)(i).</i> <i>modificar la propuesta sustituyendo el manual de procedimiento EDTO por el requisito de que el programa de mantenimiento EDTO incluir en el MCM los procedimientos de mantenimiento EDTO.</i>
	<p>(ii) hacer referencia o incluir todos los elementos de mantenimiento de EDTO en este apéndice;</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el párrafo (d)(1)(ii).</i></p>
	<p>(iii) hacer referencia o incluir todos los programas y procedimientos de apoyo;</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (d)(1)(iii).</i></p>
	<p>(iv) hacer referencia o incluir todos los deberes y responsabilidades;</p> <p>e</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (d)(1)(iv).</i></p>
	<p>(v) indicar claramente dónde se encuentra el material de referencia en el sistema de documentos del explotador.</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (d)(1)(v).</i></p>
	<p>(e) la verificación de servicio previa a la salida EDTO;</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la</i></p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p><i>propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el párrafo (e).</i></p>
	<p>(f) las Limitaciones en el mantenimiento dual;</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el párrafo (f).</i></p>
	<p>(g) el Programa de verificación;</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el párrafo (g).</i></p>
	<p>(h) la Identificación de tareas;</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el párrafo (h).</i>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<ul style="list-style-type: none"> • modificar la propuesta iniciando el parrafo enumerado con el artículo "la" en minúscula.
	(i) los procedimientos de control de mantenimiento centralizados;	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (i).</p>
	(j) el programa de control de partes;	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (j).</p>
	(k) el programa de confiabilidad;	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (k).</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	(l) la vigilancia del sistema de propulsión;	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (l).</p>
	(m) el programa de vigilancia del estado de los motores;	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (m).</p>
	(n) el programa de vigilancia del consumo de aceite;	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (n).</p>
	(o) el programa de vigilancia del arranque del APU durante el vuelo;	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (o).</i>
	(p) el control del estado EDTO del avión;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (p).</i>
	(q) la instrucción en mantenimiento;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (q).</i>
	(r) el documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP); y	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (r).</i>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	(s) los cambios en los procedimientos.	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. <i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (s).</i>

ANEXO B
OPORTUNIDADES DE MEJORA AL LAR 135

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domesticas e internacionales, regulares y no regulares.	LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domesticas e internacionales, regulares y no regulares.	Sin cambios
Capitulo A: Generalidades	Capítulo A: Generalidades	Sin cambios
<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>Distancia de despegue disponible (TODA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de obstáculos, si la hubiera.</p> <p>Enderezamiento. Ultima maniobra realizada por un avión durante el aterrizaje, en la cual el piloto reduce gradualmente la velocidad y la razón de descenso hasta que la aeronave esté sobre el inicio de la pista y, justo a unos pocos pies sobre la misma, inicia el enderezamiento llevando la palanca de mando suavemente hacia atrás. El enderezamiento aumenta el ángulo de ataque y permite que el avión tome contacto con la pista con la velocidad más baja hacia adelante y con la menor velocidad vertical.</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>Distancia de despegue disponible (TODA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de obstáculos, si la hubiera.</p> <p>Documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP). Documento aprobado por el Estado de diseño y que contiene los requisitos particulares de configuración mínima del avión, incluidas las inspecciones especiales, los límites de vida útil del equipo, las limitaciones en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y las prácticas de mantenimiento que se juzgan necesarias para establecer la idoneidad de una combinación de célula/motor (AEC) para operaciones con tiempo de desviación extendido.</p> <p>Enderezamiento. Ultima maniobra realizada por un avión durante el aterrizaje, en la cual el</p>	<p>Se incorporan las definiciones relacionadas a la operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). En vista de la importancia de definir algunos términos para el desarrollo del reglamento también se incorporaron definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones.</p> <p>En el RBAC 121 de ANAC se emplea el termino avión-motor.</p> <p>Incluir AEC en la lista de abreviaturas.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de “Documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP)”.</i></p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>piloto reduce gradualmente la velocidad y la razón de descenso hasta que la aeronave esté sobre el inicio de la pista y, justo a unos pocos pies sobre la misma, inicia el enderezamiento llevando la palanca de mando suavemente hacia atrás. El enderezamiento aumenta el ángulo de ataque y permite que el avión tome contacto con la pista con la velocidad más baja hacia adelante y con la menor velocidad vertical.</p>	
<p>.....</p> <p>Operaciones prolongadas sobre el agua. Con respecto a un avión, es una operación sobre el agua a una distancia horizontal de más de 50 NM desde la línea de costa más cercana.</p> <p>Performance de comunicación requerida (RCP). Declaración de los requisitos de performance para comunicaciones operacionales en apoyo a funciones ATM específicas.</p>	<p>.....</p> <p>Operaciones prolongadas sobre el agua. Con respecto a un avión, es una operación sobre el agua a una distancia horizontal de más de 50 NM desde la línea de costa más cercana.</p> <p>Organización de mantenimiento EDTO. una Organización de mantenimiento aprobada de acuerdo al LAR 145 autorizada por el explotador para realizar el mantenimiento EDTO y completar la verificación de servicio previa a la salida (PDSC) EDTO.</p> <p>Performance de comunicación requerida (RCP). Declaración de los requisitos de performance para comunicaciones operacionales en apoyo a funciones ATM específicas.</p>	<p>Se incorporan las definiciones relacionadas a la operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). En vista de la importancia de definir algunos términos para el desarrollo del reglamento también se incorporaron definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de "Organización de mantenimiento EDTO" y se acordó incluir la frase "por el explotador" para clarificar que el explotador con la aprobación específica EDTO es quien autoriza a la OMA.</i></p>
<p>.....</p> <p>Período de servicio de vuelo. Período que comienza cuando se requiere que un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina se presente al servicio, en un vuelo o en una serie</p>	<p>.....</p> <p>Período de servicio de vuelo. Período que comienza cuando se requiere que un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina se presente al servicio, en un vuelo o en una serie de vuelos, y</p>	<p>operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). En vista de la importancia de definir algunos términos para el</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>de vuelos, y termina cuando el avión se detiene completamente y los motores se paran al finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación.</p>	<p>termina cuando el avión se detiene completamente y los motores se paran al finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación.</p> <p>Persona calificada para EDTO. una persona de mantenimiento es calificada para EDTO cuando completa satisfactoriamente el programa de instrucción EDTO del explotador y está autorizada por el explotador.</p>	<p>desarrollo del reglamento también se incorporaron definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones.</p> <p>Evaluar que la definición general no pueda crear confusión en el explotador (Pilotos-Mecánicos). Consultar con el panel de OPS.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de “Persona calificada para EDTO”.</i></p>
	<p>Persona Signataria de la verificación de servicio EDTO. una persona es una persona es signataria de la verificación de servicio previa a la salida (PDSC) de EDTO cuando esa persona está calificada para EDTO y esa persona:</p> <p>(1) Al certificar la finalización del PDSC de EDTO:</p> <p>(i) Trabaja para una organización de mantenimiento aprobada LAR 145; y</p> <p>(ii) Posee una Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves con calificaciones de fuselaje y motor.</p>	<p>Se incorporan las definiciones relacionadas a la operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). En vista de la importancia de definir algunos términos para el desarrollo del reglamento también se incorporaron definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de “Persona Signataria de la verificación de servicio EDTO”.</i> • <i>Modificar la redacción del texto eliminando la frase “una persona” y agregando el verbo ser en su</i>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		conjugación de la tercera persona del singular "es" después de persona.
<p>Personal de operaciones. Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.</p> <p><i>Nota. Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala.</i></p> <p>.....</p>	<p>Personal de operaciones. Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.</p> <p><i>Nota. Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala.</i></p> <p>.....</p>	Sin cambios.
<p>(b) Abreviaturas. Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes abreviaturas:</p> <p>.....</p> <p>CDL Lista de desviaciones respecto a la configuración</p> <p>COMAT Material del explotador</p>	<p>(b) Abreviaturas. Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes abreviaturas:</p> <p>.....</p> <p>AEC: Combinación avión-motor</p> <p>.....</p> <p>CDL Lista de desviaciones respecto a la configuración</p> <p>CMP Configuración, mantenimiento y procedimientos</p> <p>COMAT Material del explotador</p>	<p>Se incorporan las abreviaturas relacionadas a los conceptos empleadas en la operación con tiempo de desviación extendido, de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir las abreviaturas "AEC" y "CMP".</i></p>
<p>.....</p> <p>ETA Hora prevista de llegada</p>	<p>.....</p> <p>ETA Hora prevista de llegada</p>	<p>Se incorporan las abreviaturas relacionadas a los conceptos empleadas en la operación con tiempo de desviación extendido, de acuerdo a lo establecido en</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>EDTO Operación con tiempo de desviación extendido</p> <p>EFB Maletín de vuelo electrónico</p> <p>EUROCAE Organización Europea para el equipamiento de la aviación civil</p>	<p>EDTO Operación Operaciones con tiempo de desviación extendido</p> <p>EFB Maletín de vuelo electrónico</p> <p>EMPM Manual de procedimientos de mantenimiento EDTO</p> <p>EUROCAE Organización Europea para el equipamiento de la aviación civil</p>	<p>el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso no incluir la abreviatura de EMPM en la propuesta de mejora ya que el explotador debe desarrollar los procedimientos EDTO en el manual de control de mantenimiento (MCM).</i></p>
<p>.....</p> <p>IDE Inspector del explotador</p> <p>IMC Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos</p>	<p>.....</p> <p>IDE Inspector del explotador</p> <p>IFSD Parada de motor en vuelo</p> <p>IMC Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos</p>	<p>Se incorporan las abreviaturas relacionadas a los conceptos empleadas en la operación con tiempo de desviación extendido, de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la abreviaturas "IFSD".</i></p>
<p>.....</p> <p>PBE Equipo protector de respiración</p> <p>PIC Piloto al mando</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>PBE Equipo protector de respiración</p> <p>PDSC Verificación de servicio previa a la salida</p> <p>PIC Piloto al mando</p> <p>.....</p>	<p>Se incorporan las abreviaturas relacionadas a los conceptos empleadas en la operación con tiempo de desviación extendido, de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la abreviaturas "PDSC".</i></p>
	<p>135.046 Bases de aprobación de diseño de tipo EDTO</p>	<p>Se propone desarrollar la sección 121.545 para establecer los requisitos relacionados a que la certificación de aeronavegabilidad del tipo de aeronave permita específicamente las operaciones</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>(a) Excepto para un avión de transporte de pasajeros con más de dos motores fabricados antes del 17 de febrero de 2015 y excepto para un avión de dos motores que, cuando se usa en EDTO, solo se usa para EDTO de 75 minutos o menos, ningún explotador puede realizar EDTO a menos que el avión haya sido certificado de tipo para EDTO y cada avión utilizado en EDTO cumpla con su documento CMP de la siguiente manera:</p> <p>(1) Para un avión bimotor, que es del mismo modelo de combinación avión-motor que recibió la aprobación de la AAC del Estado de diseño para EDTO hasta 180 minutos antes del 15 de febrero de 2007, el documento CMP para esa combinación modelo de avión-motor vigente en 14 de febrero de 2007.</p>	<p>más allá del umbral de tiempo fijado, de acuerdo a las normas del Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D.</p> <p>También se incorporan los requisitos del 14 CFR Part 121.162 ETOPS Type Design Approval Basis, que se relacionan con los requisitos de diseño de tipo del LAR 25 (14 CFR Part 25).</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la nueva Sección 135.046 y el párrafo (a)(1). También se acordó aceptar la excepción de aprobación de tipo EDTO para los aviones de dos (2) motores cuando se aprueba su uso en EDTO de 75 minutos o menos. Asimismo, se aceptó por consenso la excepción para aviones de más de dos (2) motores fabricados antes del 17 de febrero de 2015.</i></p>
	<p>(2) Para un avión bimotor, que no sea del mismo modelo de combinación avión-motor que recibió la aprobación de la AAC del Estado de diseño para EDTO hasta 180 minutos antes del 15 de febrero de 2007, el documento CMP para ese nuevo modelo de combinación avión-motor emitido de acuerdo con el LAR 25. 3(b)(1).</p>	<p>Se propone desarrollar la sección 121.545 para establecer los requisitos relacionados a que la certificación de aeronavegabilidad del tipo de aeronave permita específicamente las operaciones más allá del umbral de tiempo fijado, de acuerdo a las normas del Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D.</p> <p>También se incorporan los requisitos del 14 CFR Part 121.162 ETOPS Type Design Approval Basis, que se relacionan con los requisitos de diseño de tipo del LAR 25 (14 CFR Part 25).</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p>Se especifica el parrafo del LAR 25 (14 CFR Part 25).</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la nueva Sección 135.046 y el párrafo (a)(2).</i></p>
	<p>(3) Para un avión bimotor aprobado por la AAC del Estado de diseño para EDTO más de 180 minutos, el documento CMP para esa combinación de modelo de avión – motor debe ser emitido de acuerdo con el LAR 25. 3(b)(2).</p>	<p>Se propone desarrollar la sección 121.545 para establecer los requisitos relacionados a que la certificación de aeronavegabilidad del tipo de aeronave permita específicamente las operaciones más allá del umbral de tiempo fijado, de acuerdo a las normas del Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D.</p> <p>También se incorporan los requisitos del 14 CFR Part 121.162 ETOPS Type Design Approval Basis, que se relacionan con los requisitos de diseño de tipo del LAR 25 (14 CFR Part 25).</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la nueva Sección 135.046 y el párrafo (a)(3).</i></p>
	<p>(4) Para un avión con más de dos (2) motores fabricados a partir del 17 de febrero de 2015, el documento de CMP para esa combinación de modelo de avión – motor debe ser emitido de acuerdo con el LAR 25. 3(c).</p> <p>.....</p>	<p>Se propone desarrollar la sección 121.545 para establecer los requisitos relacionados a que la certificación de aeronavegabilidad del tipo de aeronave permita específicamente las operaciones más allá del umbral de tiempo fijado, de acuerdo a las normas del Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D.</p> <p>También se incorporan los requisitos del 14 CFR Part 121.162 ETOPS Type Design Approval Basis, que se</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p>relacionan con los requisitos de diseño de tipo del LAR 25 (14 CFR Part 25).</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la nueva Sección 135.046 y el párrafo (a)(4).</p>
<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. Siendo el caso del LAR 135 se mantiene el término aeronave y que los requisitos son aplicables a aviones o helicópteros.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la frase “de la aeronavegabilidad del avión” en el título del Capítulo J.</p>
<p>.....</p> <p>135.1415 Programa de mantenimiento</p> <p>(b) 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>.....</p> <p>(7) requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones</p>	<p>.....</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>.....</p> <p>(7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. El contenido del</p>	<p>El Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D, se establece como norma que los requisitos especiales de mantenimiento para conducir una operación con tiempo de desviación extendido (EDTO) necesarios, que deben formar parte del programa de mantenimiento.</p> <p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p>Se propone el desarrollo del Apéndice I del LAR 135 donde se establecerán los requisitos especiales de</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS.</p>	<p>programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice I.</p>	<p>aeronavegabilidad que deberán ser parte del programa de mantenimiento EDTO del explotador.</p> <p>Sera necesario desarrollar MEI y MAC en la CA-AIR-135-001 para detallar los requisitos del programa de mantenimiento.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del parrafo 135.1415(a)(7).</p>
	<p>.....</p> <p>Apéndice I: Programa de mantenimiento EDTO para aviones de dos (2) motores</p> <p>Para realizar un vuelo EDTO utilizando un avión de dos (2) motores, cada explotador debe desarrollar y cumplir con el programa de mantenimiento EDTO, según lo autorizado en las especificaciones relativas a las operaciones del explotador, para cada combinación de avión – motor utilizado en EDTO. El explotador debe desarrollar un programa de mantenimiento EDTO complementando el programa de mantenimiento aprobado para el explotador. Este programa de mantenimiento EDTO debe incluir los siguientes elementos:</p> <p>(a) todas las tareas programadas aplicables a las operaciones EDTO y a las que no son EDTO, indicadas normalmente en el informe de la junta de examen de mantenimiento/documento de planificación de mantenimiento (MRBR/MPD) o documentos sobre requisitos de mantenimiento para la certificación (CMR);</p>	<p>Se propone el desarrollo del Apéndice I del LAR 135 donde se establecerán los requisitos especiales de aeronavegabilidad que deberán ser parte del programa de mantenimiento EDTO del explotador y así cumplir con la norma establecida en el Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D.</p> <p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p>Se está en desarrollo una CA de asesoramiento que aborda el procedimiento y los requisitos de la aprobación EDTO.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I, el preámbulo y el parrafo (a).</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	(b) los intervalos específicos entre tareas adicionales obtenidos normalmente del documento CMP EDTO;	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (b).</p>
	(c) el mantenimiento no planificado que afecte a los sistemas significativos para EDTO que deben gestionarse según los detalles proporcionados en este Apéndice.	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (c).</p>
	<p>(d) el Manual de los procedimientos de mantenimiento EDTO, (EMPM). El explotador debe tener un manual de procedimientos de mantenimiento EDTO, referenciado en MCM o que haga parte de este, para el uso de cada persona involucrada en EDTO o puede ser parte del Manual de Control de Mantenimiento (MCM) que deben ser desarrollados en el MCM, para el uso de cada persona involucrada en EDTO.</p> <p>(1) El documento debe Los procedimientos deben:</p> <p>(i) listar cada sistema significativo para EDTO;</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (d)(1)(i). • modificar la propuesta sustituyendo el manual de procedimiento EDTO por el requisito de que el programa de

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p><i>mantenimiento EDTO incluir en el MCM los procedimientos de mantenimiento EDTO.</i></p>
	<p>(ii) hacer referencia o incluir todos los elementos de mantenimiento de EDTO en este apéndice;</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (d)(1)(ii).</i></p>
	<p>(iii) hacer referencia o incluir todos los programas y procedimientos de apoyo;</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (d)(1)(iii).</i></p>
	<p>(iv) hacer referencia o incluir todos los deberes y responsabilidades; e</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (d)(1)(iv).</i></p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	(v) indicar claramente dónde se encuentra el material de referencia en el sistema de documentos del explotador.	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (d)(1)(v).</i></p>
	(e) la verificación de servicio previa a la salida EDTO;	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (e).</i></p>
	(f) las limitaciones en el mantenimiento dual;	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (f).</i></p>
	(g) el programa de verificación;	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (g).</i></p>
	<p>(h) la identificación de tareas.</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (h).</i> • <i>modificar la propuesta iniciando el parrafo enumerado con el artículo “la” en minúscula.</i>
	<p>(i) los procedimientos de control de mantenimiento centralizados.</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (i).</i></p>
	<p>(j) el programa de control de partes.</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (j).</i></p>
	(k) el programa de confiabilidad.	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (k).</i></p>
	(l) la vigilancia del sistema de propulsión.	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (l).</i></p>
	(m) el programa de vigilancia del estado de los motores.	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (m).</i></p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	(n) el programa de vigilancia del consumo de aceite.	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (n).</i></p>
	(o) el programa de vigilancia del arranque del APU durante el vuelo.	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (o).</i></p>
	(p) el control del estado EDTO del avión.	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (p).</i></p>
	(q) la instrucción en mantenimiento.	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (q).</i></p>
	<p>(r) el documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP); y</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (r).</i></p>
	<p>(s) los cambios en los procedimientos.</p>	<p>Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.</p> <p>Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.</p> <p><i>Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (s).</i></p>

ANEXO C

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

LAR 121—Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares

Capítulo A: Generalidades

121.001 Definiciones y abreviaturas

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

.....

Distancia de despegue disponible (TODA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de obstáculos, si la hubiera.

Documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP). Documento aprobado por el Estado de diseño y que contiene los requisitos particulares de configuración mínima del avión, incluidas las inspecciones especiales, los límites de vida útil del equipo, las limitaciones en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y las prácticas de mantenimiento que se juzgan necesarias para establecer la idoneidad de una combinación de avión-motor (AEC) para operaciones con tiempo de desviación extendido.

Enderezamiento. Última maniobra realizada por un avión durante el aterrizaje, en la cual el piloto reduce gradualmente la velocidad y la razón de descenso hasta que la aeronave esté sobre el inicio de la pista y, justo a unos pocos pies sobre la misma, inicia el enderezamiento llevando la palanca de mando suavemente hacia atrás. El enderezamiento aumenta el ángulo de ataque y permite que el avión tome contacto con la pista con la velocidad más baja hacia adelante y con la menor velocidad vertical.

.....

Operaciones prolongadas sobre el agua. Con respecto a un avión, es una operación sobre el agua a una distancia horizontal de más de 50 NM desde la línea de costa más cercana.

Organización de mantenimiento EDTO. una Organización de mantenimiento aprobada de acuerdo al LAR 145 autorizada por el explotador para realizar el mantenimiento EDTO y completar la verificación de servicio previa a la salida (PDSC) EDTO.

Performance de comunicación requerida (RCP). Declaración de los requisitos de performance para comunicaciones operacionales en apoyo a funciones ATM específicas.

.....

Período de servicio de vuelo. Período que comienza cuando se requiere que un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina se presente al servicio, en un vuelo o en una serie de vuelos, y termina cuando el avión se detiene completamente y los motores se paran al finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación.

Persona calificada para EDTO. una persona de mantenimiento es calificada para EDTO cuando completa satisfactoriamente el programa de instrucción EDTO del explotador y está autorizada por el explotador.

Persona Signataria de la verificación de servicio EDTO. una persona es signataria de la verificación de servicio previa a la salida (PDSC) de EDTO cuando esa persona está calificada para EDTO y esa persona:

- (1) Al certificar la finalización del PDSC de EDTO:

- (i) Trabaja para una organización de mantenimiento aprobada LAR 145; y
- (ii) Posee una Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves con calificaciones de fuselaje y motor.

Personal de operaciones. Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.

Nota. Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala.

(b) **Abreviaturas.** Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes abreviaturas:

.....

AEC: Combinación avión-motor

.....

CDL Lista de desviaciones respecto a la configuración

CMP Configuración, mantenimiento y procedimientos

COMAT Material del explotador

.....

ETA Hora prevista de llegada

EDTO ~~Vuelos con mayor~~ Operaciones con tiempo de desviación extendido

EFB Maletín de vuelo electrónico

EUROCAE Organización Europea para el equipamiento de la aviación civil

.....

PBE Equipo protector de respiración

PDSC Verificación de servicio previa a la salida

PIC Piloto al mando

.....

Capítulo F: Requerimiento de aviones

.....

121.545 Bases de aprobación de diseño de tipo EDTO

(a) Excepto para un avión de transporte de pasajeros con más de dos (2) motores fabricados antes del 17 de febrero de 2015 y excepto para un avión de dos (2) motores que, cuando se usa en EDTO, solo se usa para EDTO de 75 minutos o menos, ningún explotador puede realizar EDTO a menos que el avión haya sido certificado de tipo para EDTO y cada avión utilizado en EDTO cumpla con su documento CMP de la siguiente manera:

(1) Para un avión bimotor, que es del mismo modelo de combinación avión-motor que recibió la aprobación de la AAC del Estado de diseño para EDTO hasta 180 minutos antes del 15 de febrero de 2007, el documento CMP para esa combinación modelo de avión-motor vigente en 14 de febrero de 2007.

(2) Para un avión bimotor, que no sea del mismo modelo de combinación avión-motor que recibió la aprobación de la AAC del Estado de diseño para EDTO hasta 180 minutos antes del 15 de febrero de 2007, el documento CMP para ese nuevo modelo de combinación avión-motor emitido de acuerdo con el LAR 25. 3(b)(1).

(3) Para un avión bimotor aprobado por la AAC del Estado de diseño para EDTO más de 180 minutos, el documento CMP para esa combinación de modelo de avión-motor debe ser emitido de acuerdo con el LAR 25. 3(b)(2).

(4) Para un avión con más de dos (2) motores fabricados a partir del 17 de febrero de 2015, el documento de CMP para esa combinación de modelo de avión-motor debe ser emitido de acuerdo con el LAR 25. 3(c).

.....

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

- (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:

.....

- (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.

.....

Apéndice T: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión

Para realizar un vuelo EDTO utilizando un avión de dos (2) motores, cada explotador debe desarrollar y cumplir con el programa de mantenimiento EDTO, según lo autorizado en las especificaciones relativas a las operaciones del explotador, para cada combinación de avión – motor utilizado en EDTO. El explotador debe desarrollar un programa de mantenimiento EDTO complementando el programa de mantenimiento aprobado para el explotador. Este programa de mantenimiento EDTO debe incluir los siguientes elementos:

- (a) todas las tareas programadas aplicables a las operaciones EDTO y a las que no son EDTO, indicadas normalmente en el informe de la junta de examen de mantenimiento/documento de planificación de mantenimiento (MRBR/MPD) o documentos sobre requisitos de mantenimiento para la certificación (CMR);
- (b) los intervalos específicos entre tareas adicionales obtenidos normalmente del documento CMP EDTO;
- (c) el mantenimiento no planificado que afecte a los sistemas significativos para EDTO que deben gestionarse según los detalles proporcionados en este Apéndice;
- (d) los procedimientos de mantenimiento EDTO, que deben ser desarrollados en el MCM, para el uso de cada persona involucrada en EDTO.
- (1) Los procedimientos deben:
- (i) listar cada sistema significativo para EDTO;
- (ii) hacer referencia o incluir todos los elementos de mantenimiento de EDTO en este apéndice;
- (iii) hacer referencia o incluir todos los programas y procedimientos de apoyo;
- (iv) hacer referencia o incluir todos los deberes y responsabilidades; e
- (v) indicar claramente dónde se encuentra el material de referencia en el sistema de documentos del explotador.
- (e) la verificación de servicio EDTO;
- (f) las limitaciones en el mantenimiento dual;
- (g) el programa de verificación;
- (h) la identificación de tareas;
- (i) los procedimientos de control de mantenimiento centralizados;

- (j) el programa de control de partes;
- (k) el programa de confiabilidad;
- (l) la vigilancia del sistema de propulsión;
- (m) el Programa de vigilancia del estado de los motores;
- (n) el programa de vigilancia del consumo de aceite;
- (o) el programa de vigilancia del arranque del APU durante el vuelo;
- (p) el control del estado EDTO del avión;
- (q) la instrucción en mantenimiento;
- (r) el documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP); y
- (s) los cambios en los procedimientos.

LAR 135—Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares

Capítulo A: Generalidades

135.001 Definiciones y abreviaturas

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

.....

Distancia de despegue disponible (TODA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de obstáculos, si la hubiera.

Documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP). Documento aprobado por el Estado de diseño y que contiene los requisitos particulares de configuración mínima del avión, incluidas las inspecciones especiales, los límites de vida útil del equipo, las limitaciones en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y las prácticas de mantenimiento que se juzgan necesarias para establecer la idoneidad de una combinación de célula/motor (AEC) para operaciones con tiempo de desviación extendido

Enderezamiento. Última maniobra realizada por un avión durante el aterrizaje, en la cual el piloto reduce gradualmente la velocidad y la razón de descenso hasta que la aeronave esté sobre el inicio de la pista y, justo a unos pocos pies sobre la misma, inicia el enderezamiento llevando la palanca de mando suavemente hacia atrás. El enderezamiento aumenta el ángulo de ataque y permite que el avión tome contacto con la pista con la velocidad más baja hacia adelante y con la menor velocidad vertical.

.....

Operaciones prolongadas sobre el agua. Con respecto a un avión, es una operación sobre el agua a una distancia horizontal de más de 50 NM desde la línea de costa más cercana.

Organización de mantenimiento EDTO. una Organización de mantenimiento aprobada de acuerdo al LAR 145 autorizada por el explotador para realizar el mantenimiento EDTO y completar la verificación de servicio previa a la salida (PDSC) EDTO.

Performance de comunicación requerida (RCP). Declaración de los requisitos de performance para comunicaciones operacionales en apoyo a funciones ATM específicas.

.....

Período de servicio de vuelo. Período que comienza cuando se requiere que un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina se presente al servicio, en un vuelo o en una serie de vuelos, y termina cuando el avión se detiene completamente y los motores se paran al finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación.

Persona calificada para EDTO. una persona de mantenimiento es calificada para EDTO cuando completa satisfactoriamente el programa de instrucción EDTO del explotador y está autorizada por el explotador.

Persona Signataria de la verificación de servicio EDTO. una persona es signataria de la verificación de servicio previa a la salida (PDSC) de EDTO cuando esa persona está calificada para EDTO y esa persona:

- (1) Al certificar la finalización del PDSC de EDTO:

(i) Trabaja para una organización de mantenimiento aprobada LAR 145; y

(ii) Posee una Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves con calificaciones de fuselaje y motor.

Personal de operaciones. Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.

Nota. Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala.

- (b) **Abreviaturas.** Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes abreviaturas:

.....

AEC Combinación avión-motor

.....

CDL Lista de desviaciones respecto a la configuración

CMP Configuración, mantenimiento y procedimientos

COMAT Material del explotador

.....

ETA Hora prevista de llegada

EDTO Operaciones con tiempo de desviación extendido

EFB Maletín de vuelo electrónico

EUROCAE Organización Europea para el equipamiento de la aviación civil

.....

IDE Inspector del explotador

IFSD Parada de motor en vuelo

IMC Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos

.....

PBE Equipo protector de respiración

PDSC Verificación de servicio previa a la salida

PIC Piloto al mando

.....

135.046 Bases de aprobación de diseño de tipo EDTO

- (a) Excepto para un avión de transporte de pasajeros con más de dos motores fabricados antes del 17 de febrero de 2015 y excepto para un avión de dos motores que, cuando se usa en EDTO, solo se usa para EDTO de 75 minutos o menos, ningún explotador puede realizar EDTO a menos que el avión haya sido certificado de tipo para EDTO y cada avión utilizado en EDTO cumpla con su documento CMP de la siguiente manera:

- (1) Para un avión bimotor, que es del mismo modelo de combinación avión-motor que recibió la aprobación de la AAC del Estado de diseño para EDTO hasta 180 minutos antes del 15 de febrero de 2007, el documento CMP para esa combinación modelo de avión-motor vigente en 14 de febrero de 2007.
- (2) Para un avión bimotor, que no sea del mismo modelo de combinación avión-motor que recibió la aprobación de la AAC del Estado de diseño para EDTO hasta 180 minutos antes del 15 de febrero de 2007, el documento CMP para ese nuevo modelo de combinación avión-motor emitido de acuerdo con el LAR 25.3(b)(1).

- (3) Para un avión bimotor aprobado por la AAC del Estado de diseño para EDTO más de 180 minutos, el documento CMP para esa combinación de modelo de avión – motor debe ser emitido de acuerdo con el LAR 25.3(b)(2).
- (4) Para un avión con más de dos (2) motores fabricados a partir del 17 de febrero de 2015, el documento de CMP para esa combinación de modelo de avión – motor debe ser emitido de acuerdo con el LAR 25. 3(c).

.....

Capítulo J: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave

.....

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:
-
- (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.

.....

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

Para realizar un vuelo EDTO utilizando un avión de dos (2) motores, cada explotador debe desarrollar y cumplir con el programa de mantenimiento EDTO, según lo autorizado en las especificaciones relativas a las operaciones del explotador, para cada combinación de avión – motor utilizado en EDTO. El explotador debe desarrollar un programa de mantenimiento EDTO complementando el programa de mantenimiento aprobado para el explotador. Este programa de mantenimiento EDTO debe incluir los siguientes elementos:

- (a) todas las tareas programadas aplicables a las operaciones EDTO y a las que no son EDTO, indicadas normalmente en el informe de la junta de examen de mantenimiento/documento de planificación de mantenimiento (MRBR/MPD) o documentos sobre requisitos de mantenimiento para la certificación (CMR);
- (b) los intervalos específicos entre tareas adicionales obtenidos normalmente del documento CMP EDTO;
- (c) el mantenimiento no planificado que afecte a los sistemas significativos para EDTO que deben gestionarse según los detalles proporcionados en este Apéndice;
- (d) los procedimientos de mantenimiento EDTO, que deben ser desarrollados en el MCM, para el uso de cada persona involucrada en EDTO.
- (1) ~~El documento debe~~ Los procedimientos deben:
- (i) listar cada sistema significativo para EDTO;
 - (ii) hacer referencia o incluir todos los elementos de mantenimiento de EDTO en este apéndice;
 - (iii) hacer referencia o incluir todos los programas y procedimientos de apoyo;
 - (iv) hacer referencia o incluir todos los deberes y responsabilidades; e

- (v) Indicar claramente dónde se encuentra el material de referencia en el sistema de documentos del explotador.
- (e) la verificación de servicio previa a la salida EDTO;
- (f) las limitaciones en el mantenimiento dual;
- (g) el programa de verificación;
- (h) la identificación de tareas;
- (i) los procedimientos de control de mantenimiento centralizados;
- (j) el programa de control de partes;
- (k) el programa de confiabilidad;
- (l) la vigilancia del sistema de propulsión;
- (m) el programa de vigilancia del estado de los motores;
- (n) el programa de vigilancia del consumo de aceite;
- (o) el programa de vigilancia del arranque del APU durante el vuelo;
- (p) el control del estado EDTO del avión;
- (q) la instrucción en mantenimiento;
- (r) el documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP); y
- (s) los cambios en los procedimientos.