



Requisitos del LAR 145
Enmienda N° 7

Introducción

- El LAR 145 – Organizaciones de mantenimiento aprobadas, Enmienda N° 7, fue aprobado el 3 de diciembre de 2017.
- Los cambios fueron previamente analizados en la Décimo Quinta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/15)



Enmienda N° 7

Capítulo A – Generalidades, se incorporaron las definiciones de: datos de seguridad operacional, información de seguridad operacional, peligro y vigilancia. Asimismo, fueron revisados las definiciones de anexo a la lista de capacidades, la lista de capacidades, meta de rendimiento en materia de seguridad operacional, sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) y supervisión.

Generalidades	LAR - 145 Capítulo A
<p>operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.</p> <p>(52) Sistema de computadora. Sistema que comprende una unidad central de procesamiento (CPU), una memoria, sistema de entrada salida y equipo conexo.</p> <p>(53) Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS). Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades, políticas y los procedimientos necesarios.</p> <p>(54) Supervisión de la seguridad operacional. Función desempeñada por los Estados para garantizar que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación cumplan con las normas, reglamentaciones y procedimientos conexos en materia de seguridad operacional, e incluye la evaluación de los SMS de los proveedores de servicios, de ser necesario.</p> <p>(55) Suspensión. Se refiere a la interrupción o aplazamiento temporal del certificado de aprobación o de los alcances de la lista de capacidades de la OMA LAR 145.</p> <p>(56) Trazabilidad. Capacidad para seguir la historia, la aplicación o la localización de todo aquello que está bajo consideración, relacionada con el origen de los materiales y las partes; la historia del procesamiento; y la distribución y localización del producto después de su entrega.</p> <p>(57) Ubicación. Lugar desde el cual una organización, realiza o propone realizar las actividades que requieren una aprobación LAR 145.</p> <p>(58) Vigilancia. Actividades estatales mediante las cuales el Estado verifica, de manera preventiva, con inspecciones y auditorías, que los titulares de licencias, certificados,</p>	<p>autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación sigan cumpliendo los requisitos y la función establecidos, al nivel de competencia y seguridad operacional que el Estado requiere</p> <p>145.005 Aplicación</p> <p>Este reglamento prescribe los requisitos para la emisión de aprobaciones a organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves y establece las normas generales de operaciones para las OMA LAR 145. Cuando la aprobación es otorgada, se aplica a toda la organización encabezada por un gerente responsable.</p>
Enmienda N° 7	145-A-7 03/12/2017

Enmienda N° 7

Capítulo B - certificación:

- Fue modificado el término “lista de capacidad” por “lista de capacidades”;
- En la Sección 145.130 – Privilegios, fue incluida la AAC de matrícula, cuando corresponda. En los casos que la OMA realice mantenimiento de manera excepcional.

LAR - 145 Capítulo B	Certificación
<p>(3) datos de mantenimiento según lo requerido en la sección 145.325 del Capítulo D de este reglamento; y</p> <p>(4) personal de certificación según lo requerido en la sección 145.305 del Capítulo D de este reglamento.</p> <p>145.130 Privilegios</p> <p>(a) Para los propósitos de esta sección, una OMA LAR 145 solamente puede realizar las siguientes tareas de acuerdo a lo establecido en su MOM:</p> <p>(1) tareas de mantenimiento, a cualquier aeronave o componente de aeronave, o partes de los mismos, que esté aprobada en su lista de capacidades y en el anexo en la lista de capacidades (cuando corresponda), en las ubicaciones consignadas en el certificado de aprobación;</p> <p>(2) arreglos para que otra organización de mantenimiento que trabaja bajo el sistema de calidad de la OMA LAR 145 realice mantenimiento de acuerdo a lo establecido en el apéndice 3 de este reglamento;</p> <p>(3) realizar mantenimiento, de manera excepcional, fuera de las ubicaciones aprobadas, de acuerdo a su lista de capacidades, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:</p> <p>(i) que la tarea de mantenimiento sea realizada de la misma manera que se realiza en la ubicación permanente de la OMA LAR 145 y de acuerdo con los requisitos establecidos en este reglamento;</p> <p>(ii) que todo el personal necesario, equipamiento, herramientas, materiales, datos de mantenimiento están disponibles en el lugar donde el trabajo de mantenimiento será realizado;</p> <p>(iii) que el MOM de la OMA LAR 145 incluya los procedimientos para realizar tareas de mantenimiento en otro lugar que no sea el de la ubicación permanente de la OMA;</p> <p>(iv) haber informado a la AAC local y de matrícula, cuando corresponda; y</p>	<p>(v) si la razón excepcional se llegase a transformar en recurrente en un determinado lugar, la OMA deberá solicitar la aprobación en esa localidad.</p> <p>(4) la certificación de conformidad de mantenimiento con respecto a lo requerido en los párrafos (a) (1) al (a) (3) de esta sección, una vez que se ha completado el mantenimiento de acuerdo con lo establecido en la sección 145.330 del Capítulo D de este reglamento.</p> <p>(b) Una OMA LAR 145, no puede emitir una certificación de conformidad de mantenimiento a cualquier aeronave o componente de aeronave, después de realizarse una reparación o modificación mayor, a menos que el trabajo se haya realizado de acuerdo con los datos de mantenimiento aprobados por la AAC del Estado de matrícula.</p> <p>145.135 Lista de capacidades</p> <p>(a) Para cada ubicación de la OMA LAR 145 se debe preparar y mantener actualizada una lista de capacidades aprobada por la AAC local y posteriormente por la AAC del Estado de matrícula, según corresponda, a la cual la OMA haya requerido certificación según este reglamento.</p> <p>(b) Un anexo a la lista de capacidades, será presentada cuando sea requerida por la AAC local, en lo referido a componentes de aeronaves.</p> <p>(c) Las OMA LAR 145 no pueden realizar mantenimiento a aeronaves, o componentes de aeronaves, hasta tanto la aeronave o componentes de aeronave estén incluidos en la lista de capacidades y sean aprobados por la AAC que otorgó la certificación de acuerdo a lo requerido en este reglamento.</p> <p>(d) La lista de capacidades debe identificar cada aeronave o componente de aeronave por marca y modelo indicando las limitaciones de capacidades de mantenimiento, y debe ser elaborada de acuerdo con la estructura indicada en el apéndice 4 de este reglamento. El anexo a la lista de capacidades debe contener como mínimo: la identificación del</p>
Enmienda N° 7	30/12/2017

Enmienda N° 7

Capítulo C – Sistema de gestión de seguridad operacional.

- Este capítulo fue revisado para estar en concordancia con lo establecido en el Anexo 19, Segunda edición.
- Fueron retiradas las 4 fases que se establecían en el Requisito 145.225, en vista de que por el tiempo transcurrido desde que se inició la implementación del SMS en el año 2008 en este reglamento, una OMA debe ceñirse solamente al desarrollo del SMS al iniciar la certificación y las OMAS posterior a este requisito deben tener implementado el SMS.

Sistema de gestión de seguridad operacional		LAR 145 – Capítulo C
Capítulo C	Sistema de gestión de seguridad operacional	(i) Instrucción y educación; (ii) Comunicación de la seguridad operacional
145.200	Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS)	145.205 Política y objetivos de seguridad operacional
(a) Una OMA LAR 145 debe establecer, implementar y mantener un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) que se ajuste a la dimensión y complejidad de la organización el cual debe ser aceptado por la AAC local y de matrícula, cuando corresponda.		(a) Compromiso de la Dirección
(b) Una OMA LAR 145 debe elaborar un plan para facilitar la implementación del SMS.		(1) Una OMA LAR 145 como parte del compromiso de la dirección debe definir una política de seguridad operacional, adecuadas al propósito de la organización.
(c) El marco de SMS debe contener cuatro componentes y doce elementos:		(2) La política de seguridad operacional debe:
(1) Política y objetivos de seguridad operacional		(i) reflejar el compromiso de la OMA respecto de la seguridad operacional incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional;
(i) Compromiso de la Dirección;		(ii) incluir una declaración clara sobre la disposición de los recursos necesarios para la implementación de la política de seguridad operacional;
(ii) Obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional;		(iii) incluir procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional;
(iii) Designación del personal clave de seguridad operacional;		(iv) indicar claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables, en relación con sus actividades e incluir las circunstancias según las cuales podrían aplicar medidas disciplinarias;
(iv) Coordinación de la planificación de respuesta ante emergencias, cuando corresponda;		(v) ser firmada por el gerente responsable de la OMA LAR 145;
(v) Documentación del SMS.		(vi) ser comunicada a toda la organización con el respaldo visible correspondiente; y
(2) Gestión de riesgos de seguridad operacional		(vii) ser revisada periódicamente para garantizar que sigue siendo pertinente y adecuado para la OMA LAR 145.
(i) Identificación de peligros;		(3) Teniendo debidamente en cuenta la política de seguridad operacional, la OMA LAR 145 debe definir sus
(ii) Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional.		
(3) Aseguramiento de la seguridad operacional		
(i) Control y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional;		
(ii) Gestión del cambio;		
(iii) Mejora continua del SMS.		
(4) Promoción de la seguridad operacional		

Enmienda N° 7

Capitulo D - Reglas de operación. Se cambió el término “edificios y las instalaciones” por solo “instalaciones”.

LAR - 145 Capítulo D	Reglas de operación	
<p>La validez continua de la autorización de certificación depende del continuo cumplimiento de los párrafos (a), (b) y (c) de esta sección, según sea aplicable.</p> <p>(e) El gerente responsable será el encargado, en nombre de la OMA LAR 145, de la expedición de la renovación de las autorizaciones de certificación al personal de certificación. El gerente responsable podrá delegar en otras personas esta función de conformidad con el procedimiento especificado en el manual de la organización de mantenimiento (MOM).</p> <p>(f) La OMA LAR 145 debe mantener un registro de todo el personal de certificación, incluyendo detalles de cualquier licencia e instrucción completada y el alcance de sus autorizaciones de certificación LAR 145.</p> <p>(g) La OMA LAR 145 debe proveer al personal de certificación y mantener en su archivo personal una copia de su autorización de certificación LAR 145. Esta copia puede ser un documento o en formato electrónico. El personal de certificación debe ser capaz de mostrar esta autorización a cualquier persona autorizada de la AAC del Estado que otorgó la certificación y/o matrícula en un tiempo razonable.</p> <p>145.310 Instalaciones</p> <p>(a) La OMA LAR 145 debe proveer instalaciones apropiadas para todo el trabajo que planea realizar, asegurando en particular, protección de los fenómenos del medio ambiente, del polvo y el calor. Las áreas donde se realizan trabajos especializados deben estar separadas como sea necesario, para asegurar que no suceda una contaminación del ambiente o de las áreas de trabajo.</p> <p>(b) Debe proveer espacio de oficinas apropiado para la administración adecuada de las tareas del trabajo planificadas en el párrafo (a) de esta sección, incluyendo en particular, la administración de la calidad y el SMS, planeamiento y registros técnicos.</p> <p>(c) El ambiente de trabajo debe ser apropiado para las tareas que se van a</p>	<p>realizar y en particular, cumplir con requerimientos especiales que se deben observar. A menos que sea requerido de otra forma por el ambiente particular de una tarea, el ambiente de trabajo debe ser tal que la efectividad del personal no se vea afectada.</p> <p>(d) Debe proveer instalaciones seguras de almacenamiento para los componentes de aeronaves, equipamientos, herramientas y materiales. Las condiciones de almacenamiento deben asegurar segregación entre los componentes y materiales certificados para liberarse al servicio. Las condiciones de almacenamiento deben estar en conformidad con las instrucciones del fabricante para prevenir el deterioro y daño de los elementos almacenados. El acceso a las instalaciones de almacenaje debe ser restringido a personal no autorizado.</p> <p>145.315 Requisitos especiales para las instalaciones</p> <p>(a) Además de los requisitos para las instalaciones requeridos en la Sección 145.310 de este Capítulo, un solicitante de un Certificado de Aprobación de una OMA LAR 145 con su correspondiente habilitación o de una habilitación adicional para estructura de aeronave, motores, sistema, hélices, instrumentos, accesorios, o radio (aviónica), debe cumplir con los requisitos de los párrafos (b) hasta (g) de esta Sección.</p> <p>(b) Para incluir en la lista de capacidades un tipo específico de estructura de aeronave se debe proveer una instalación adecuada, de tamaño suficiente y permanente, por lo menos para acomodar una aeronave de ese tipo. Si las condiciones meteorológicas del lugar de ubicación de la organización de mantenimiento permiten que el trabajo se realice al aire libre, se pueden utilizar plataformas o andamios de trabajo permanentes si cumplen con los requisitos establecidos en la sección 145.310 (a) de este Capítulo.</p> <p>(c) Si las habilitaciones solicitadas únicamente incluyen actividades de mantenimiento de línea o alcances,</p>	
Enmienda N° 7	145-D-2	03/12/2017

Enmienda N° 7

Apéndice 1 – Manual de la organización de mantenimiento (MOM). Fueron incorporados requisitos en la Parte 6 – Procedimientos para asegurar la competencia, en donde se estableció lo que una OMA debe establecer en el caso de que la OMA decida tomar bajo su responsabilidad el otorgar y mantener la competencia del personal.

LAR 145 Apéndice 1	Manual de la organización de mantenimiento	
Parte 5	Procedimientos del sistema de auditorías independientes de calidad y seguridad operacional	
5.1	Procedimientos para auditorías internas de calidad y SMS de la organización;	
5.2	Procedimientos para auditorías a los procedimientos de las funciones de mantenimiento subcontratadas (o la acreditación por parte de terceros, por ejemplo, utilización de organizaciones aprobadas en NDT aprobado por un otra AAC);	
5.3	Procedimiento para tomar acciones correctivas y preventivas de las auditorías;	
5.4	Procedimientos de registros del personal de auditorías;	
5.5	Procedimiento de calificación para actividades especializadas, tales como pruebas no destructivas (NDT), soldadura, etc. (cuando sea aplicable);	
5.6	Procedimientos de auto evaluación para incrementar su lista de capacidad;	
5.7	Procedimiento para la auto-inclusión (si corresponde); y	
5.8	Procedimientos para la solicitud y control de exenciones.	
Parte 6	Procedimientos para asegurar la competencia	
6.1	Procedimientos para asegurar que todo el personal involucrado en mantenimiento reciba una formación inicial y continuo adecuada a sus tareas y responsabilidades asignadas, para asegurar que sea capaz de realizar sus tareas de forma continua;	
6.2	Procedimientos para asegurarse de que el personal que realiza tareas de inspección en proceso y de RII a las aeronaves y componentes de aeronaves tenga adecuada calificación y competencia de forma continua;	
6.3	Procedimientos para asegurar que el personal de certificación tiene un adecuado conocimiento de las aeronaves y/o componentes de aeronaves que van a ser mantenidos y de los procedimientos asociados de la organización de mantenimiento;	
6.4	Cuando la OMA decida tomar bajo su responsabilidad el otorgar y mantener la competencia del personal involucrado en mantenimiento, debe desarrollar procedimientos que considere por lo menos lo siguiente: <ul style="list-style-type: none">(i) procedimiento para preparar y organizar los cursos, si corresponde;(ii) procedimiento para la elección de los instructores, si corresponde;(iii) procedimiento para la evaluación de la instrucción impartida, si corresponde	
Parte 7	SMS	
7.1	Control de documentos;	
7.2	Requisitos reglamentarios del SMS;	
7.3	Alcance e integración del sistema de gestión de la seguridad operacional;	
7.4	Política de seguridad operacional;	
7.5	Objetivos de seguridad operacional;	
7.6	Responsabilidades de la seguridad operacional y personal clave;	
7.7	Notificación de seguridad operacional y medidas correctivas;	
7.8	Identificación de peligros y evaluación de riesgos;	
7.9	Control y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional;	
03/12/2017	145-AP1-1	Enmienda N° 7

Enmienda N° 7

Apéndice 4 – Estructura para la elaboración de la lista de capacidades. Fue cambiado el peso del helicóptero de 3,180 a 3,175 kg. en el Literal (a) correspondiente a la estructura de aeronaves.

LAR 145 Apéndice 4	Estructura para la elaboración de la lista de capacidad	
Apéndice 4		
Estructura para la elaboración de la lista de capacidad		
a. Estructura de aeronaves		
1. Clase I: Aeronaves de estructura mixta, de masa máxima certificada de despegue hasta 5 700 kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue hasta 3 175 kg;		
2. Clase II: Aeronaves de estructura mixta, de masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 Kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue sea superior a 3 175 kg;		
3. Clase III: Aeronaves de estructura metálica, de masa máxima certificada de despegue hasta 5 700 kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue hasta 3 175 kg; y		
4. Clase IV: Aeronaves de estructura metálica de masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg. En caso de helicópteros masa máxima certificada de despegue sobre 3 175 kg.		
b. Motores de aeronave		
1. Clase I: Motores alternativos de menos de 400 HP;		
2. Clase II: Motores alternativos de más de 400 HP; y		
3. Clase III: Motores a turbinas.		
c. Hélices		
1. Clase I: Todas las hélices con paso fijo y de paso ajustable en tierra, de madera, metal o de construcción compuesta; y		
2. Clase II: Todas las demás hélices.		
d. Radio (aviónica)		
1. Clase I: Equipo de comunicación: Cualquier equipo de radio (aviónica) de transmisión o recepción, o ambos usados en aeronaves para emitir o recibir comunicaciones en vuelo, sin tener en cuenta la frecuencia portadora ni el tipo de modulación utilizada; incluyendo los sistemas de intercomunicación auxiliar y afines, sistemas de amplificadores, dispositivos eléctricos o electrónicos de señalización para el personal de a bordo y equipos similares; pero no incluye los equipos usados para la navegación o de ayuda a la navegación de una aeronave, equipos usados para la medición de la altitud o despeje del terreno y otros equipos de medición operados con los principios de radio, radar o instrumentos mecánicos, eléctricos, giroscópicos o instrumentos electrónicos que son parte del equipo de radiocomunicaciones.		
2. Clase II: Equipo de navegación: Cualquier sistema de radio (aviónica) usado en las aeronaves para la navegación en ruta o de aproximación. Estos sistemas no incluyen aquellos operados por principios de radar o de pulsos de radiofrecuencia o equipo de medición de altitud o despeje del terreno.		
3. Clase III: Equipo de radar: Cualquier sistema electrónico de la aeronave operado por principios de radar o de pulsos de radiofrecuencia.		
03/12/2017	145-AP4-1	Enmienda N° 7

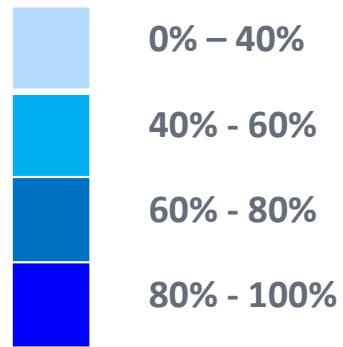
Análisis

- El LAR 145 constituye un reglamento con un gran porcentaje de armonización a nivel regional que recoge no solo los requisitos de las últimas enmiendas de los Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional, sino además las mejores prácticas que se vienen llevando a cabo en los Estados participantes.
- El proceso de armonización del LAR 145 por parte de los Estados se encuentra con un avance promedio de 80%.





Armonización LAR 145





NORMATIVA

RAAC / DNAR

Estado de adecuación de las RAAC a LAR

Disposiciones y Resoluciones

DNAR Vigentes

DNAR Históricas

RAAC Vigentes

RAAC Históricas

Formulario propuesta de enmienda

Información General (Propósito)	Código Aeronáutico de la Nación (Ley 17.285)	Convenio de Chicago y Anexos	Convenios Internacionales
Elaboración participativa de Normas - Decreto 1172/03	Normas y Documentos Aeronáuticos	Leyes, Decretos, Disposiciones y Resoluciones	RAAC / DNAR
VANT	Directivas y Advertencias de Aeronavegabilidad		

ANAC | NORMATIVA | RAAC / DNAR | Estado de adecuación de las RAAC a LAR

Estado de adecuación de las RAAC a LAR

La República Argentina como Estado miembro del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSO) ha decidido adoptar los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) o, en su caso, armonizarlos con las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), de manera de contar con un sistema reglamentario actualizado y uniforme que refleje un lenguaje común en la Región.

Cada uno de los proyectos normativos estarán bajo Etapa de Consulta, de acuerdo a lo establecido en el Procedimiento de Elaboración Participativa de Normas (Anexo V del Decreto 1172/2003).

Durante esta etapa, la ANAC pone estos proyectos normativos a disposición de todos los interesados, y los invita a remitir comentarios y observaciones a través del [Formulario de Propuestas de Enmiendas](#), que cuenta con una sección de [Preguntas Frecuentes](#) para facilitar su utilización, y vías de contacto directo, a través de la cuenta de correo electrónico normaer@anac.gov.ar, o los teléfonos (011) 5941-3000 Int. 69123 / 69538.

GRUPO GEN

PARTE	ESTADO DE LA NORMA
Parte 1 - Definiciones Generales, abreviaturas y siglas.	A derogar. Las definiciones, abreviaturas y siglas se incorporan en cada una de las Partes.
Parte 5 - Unidades de medida.	A derogar.
Parte 11 - Reglas para el desarrollo, aprobación, enmienda y anulación de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil y los documentos relacionados.	Resolución ANAC N° 284/2016 - Publicada en Boletín Oficial 33.374 el día 09/05/2016. En estudio de los comentarios presentados.
Ver proyecto	
Parte 175 - Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.	Resolución ANAC N° 226-2017 - Publicada en Boletín Oficial N° 33.601 el día 07/04/2017.
TEXTO EN REVISIÓN	Resolución ANAC N° 330/2018 - Publicada en Boletín Oficial N° 33.882 el día 1/05/2018. Vigente a partir del día 1° de febrero de 2019.

Fecha de publicación: 15/07/2016

A continuación usted podrá consultar las Partes de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, de la siguiente forma: Por Partes, consultando integralmente el contenido de toda la parte elegida, caso en el cual los documentos están en PDF para fácil manejo; o por capítulos, escogiendo un tema específico de la parte deseada, en el cual abrirá directamente el texto en su pantalla. Además, usted podrá consultar reformas recientes a los Reglamentos Aeronáuticos, y que la Entidad le hará conocer de inmediato ya que son de utilidad para estar al día en las últimas modificaciones normativas. Igualmente, la Aeronáutica Civil contempla los actos administrativos que le atribuyen en carácter oficial a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia publicados en este página web. Adicional, se contempla la metodología y sistema de nomenclatura para armonizar el RAC a los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos, LAR.

Actualizados desde : 31 de diciembre 2017

- RAC 21 - Certificación de aeronaves y componentes de aeronave
- RAC 22 - Estándares de aeronavegabilidad - Planeadores y Motoplaneadores
- RAC 23 - Estándares Aeronav. Categoría Normal, Utilitaria, Acrobática, Commuter
- RAC 24 - Dispositivos Simuladores para Entrenamiento de Vuelo
- RAC 25 - Estándares Aeronavegabilidad aviones Categoría Transporte
- RAC 26 - Aeronaves de Categoría Liviana (ALS)
- RAC 27 - Estándares Aeronavegabilidad Giroaviones Categoría Normal
- RAC 29 - Estándares Aeronavegabilidad Giroaviones Categoría Transporte
- RAC 31 - Estándares Aeronavegabilidad Globos libres Tripulados
- RAC 33 - Estándares Aeronavegabilidad Motores de Aeronaves
- RAC 34 - Drenaje Combustible y Emisiones Gases de Escape Aviones Motores a Turbina
- RAC 35 - Estándares de Aeronavegabilidad Hélices
- RAC 36 - Estándares de Ruido
- RAC 39 - Directrices de Aeronavegabilidad
- RAC 43 - Mantenimiento
- RAC 45 - Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves
- RAC 61 - Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones
- RAC 63 - Licencias para miembros de tripulación diferentes de pilotos
- RAC 65 - Licencias para personal aeronáutico, diferente de la tripulación de vuelo
- RAC 67 - Otorgamiento Certificado Médico
- RAC 90 - Cartas Aeronáuticas para la Navegación Aérea
- RAC 91 - Reglas Generales de Vuelo y de Operación
- RAC 98 - Búsqueda y Salvamento - (SAR)
- RAC 100 - Unidades de medida para las operaciones aéreas y terrestres de las aeronaves
- RAC 114 - Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación
- RAC 119 - Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos - Nuevo RAC 119
- RAC 120 - Prevención y control consumo sustancias psicoactivas personal aeronáutico
- RAC 137 - Normas de Aeronavegabilidad y Operaciones en Aviación Agrícola
- RAC 141 - C.de Instrucción de Aeronáutica Civil-Tripulantes de vuelo-Cabina y Despachadores de vuelo
- RAC 142 - Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil
- RAC 145 - Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas

Avances

- Gracias al porcentaje de armonización del LAR 145 se ha logrado la firma del Acuerdo de cooperación técnica multinacional de OMAs LAR 145.
- Instrumento legal que está permitiendo el reconocimiento mutuo de las certificaciones otorgadas según los requisitos del LAR 145, que elevan los niveles de seguridad operacional en nuestra región y la dota de mayor competitividad a nivel mundial.





El trabajo efectuado no es solo de las AAC de los Estados que conforman el Sistema Regional, sino del esfuerzo y participación activa de la industria aeronáutica, quien tiene a su cargo la implantación del reglamento y de las oportunidades de mejora


Conclusiones

Considerando que el LAR 145 y el Acuerdo ofrecen a los Estados e industria aeronáutica de la región una excelente oportunidad para ser más competitivos a nivel mundial y elevar los niveles de seguridad operacional en el contexto de las organizaciones de mantenimiento, se solicita a la industria el apoyo necesario para continuar en el camino de los objetivos trazados.





Es importante que el SRVSOP reciba la retroalimentación de la industria sobre los avances logrados para poder identificar oportunidades de mejora, por la característica evolutiva de este proceso, dado el constante avance de la industria aeronáutica.

- 
- Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
 - Emitir los comentarios que consideren pertinentes.



**Gracias por su
atención!**