



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Décimo Séptima Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad
(Reunión virtual, del 3 al 7 de agosto de 2020)

TAREA RPEA/17-01 – Asunto 3: Oportunidades de mejora al LAR 121

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

<p style="text-align: center;">Resumen</p> <p>Esta tarea proporciona información relevante para realizar el análisis respectivo que permita revisar los requisitos de aeronavegabilidad del LAR 121 correspondiente a los Capítulo A - Generalidades e I – Control y requisitos de mantenimiento, a fin de incorporar lo establecido en el Anexo 6 Parte I.</p>
<p style="text-align: center;">Referencias</p> <ul style="list-style-type: none">– Informe de la RPEA/16– Anexo 6, Parte I– Anexo 8– LAR 121, Primera edición, Enmienda N° 9 de noviembre 2018– Instrucciones para el trabajo de los paneles de expertos del SRVSOP– Manual para los redactores de los LAR
<p style="text-align: center;">Conformación del grupo de tarea</p> <p>Relator: Fernando Bolton Experto: Germán Castiblanco José Romero Ricardo Sanchez</p>
<p style="text-align: center;">Fecha límite para entregar la tarea</p> <p>El responsable asignado a esta tarea deberá entregar el resultado de la misma al Comité Técnico vía correo electrónico no más tarde del 27 de julio de 2020</p>

1. Introducción

- 1.1. Durante la RPEA/13 realizada en Lima, Perú, del 24 al 28 de octubre de 2013, fue revisado el LAR 121 a fin de mejorar requisitos relacionados con el programa de mantenimiento, el

manual de control de mantenimiento, sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento, gestión de aeronavegabilidad continua, sistemas de registros de la aeronavegabilidad continua, y se incorporó el requisito de informe de fallas, casos de mal funcionamiento y defectos.

1.2. Posteriormente, en la RPEA/16 realizada en Lima del 12 al 16 de agosto de 2019, fue revisado el LAR 121 en donde se hizo una mejora específica al requisito 121.1150 (c), pero se hizo una revisión y desarrollo extenso relacionado a las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).

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

2. Definición del problema

2.1. El LAR 121 en su Capítulo I es el reglamento que contiene los requisitos generales para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los explotadores de servicios aéreos. Es importante alinear el término que se utiliza en el Anexo 6, Parte I respecto al “avión” en donde se establece que cuando se menciona al avión se incluye: motores, hélices, componentes, accesorios, instrumentos, equipo y aparatos, incluso el equipo de emergencia. Por ello, la importancia de cambiar el término “aeronave” que se utiliza veintiocho veces en el Capítulo I, por el término “avión”.

2.2. También, es importante la actualización de este Capítulo con los requisitos y términos establecidos en el Anexo 6, Parte I, a fin de armonizar el contenido de este Capítulo con el Anexo.

2.3. Finalmente, es importante la revisión de las definiciones aplicables a aeronavegabilidad que han sido publicadas en el Anexo 6, Parte I a fin de incorporar o mejorar las que son parte del LAR 121 y corresponden o son aplicables a aeronavegabilidad.

2.4. En el **Apéndice A** a esta tarea se ha desarrollado la propuesta de mejora (columna “revisión propuesta”) y en la tercera columna “justificación” se explica el sustento del cambio propuesto de todos los requisitos que podrían estar sujetos de mejora.

2.5. De acuerdo a la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, aprobada por la Décimo Sexta Reunión de la Junta General del Sistema, realizada el 3 de agosto de 2007, en Santa Cruz, Bolivia, se dispone la necesidad de revisar y validar cada una de las secciones de los proyectos LAR en los paneles de expertos.

2.6. En tal sentido, el propósito de esta tarea es considerar la incorporación y revisión de los requisitos aplicables al LAR 121 correspondientes al mantenimiento de la aeronavegabilidad de un explotador aéreo, para ser presentada la propuesta definitiva a consideración de la RPEA/17. Con tal motivo, en el Cuadro # 1 se incluye el texto que deberá ser revisado por los expertos designados, considerando los siguientes criterios para ello:

- a) verificar que se observen los principios de lenguaje claro; y
- b) garantizar la armonización mundial y regional.

2.7. En caso que no se necesite enmendar la sección bajo análisis, los expertos a cargo de la tarea solamente deberán limitarse a recomendar al panel la validación de la misma. En caso contrario, deberán sustentar adecuadamente la oportunidad de mejora identificada y la enmienda propuesta.

2.8. Es importante mencionar que, en el caso de existir un requisito completamente nuevo que no se encuentre respaldado por algún Anexo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional o que no haya sido aplicado en modelos de otras regiones, se deberá incluir una adecuada justificación de la necesidad de su incorporación, considerando el impacto del cambio y los costos asociados.

2.9. Antes de considerar la incorporación de un nuevo requisito reglamentario ya sea una nueva sección, párrafo o subpárrafo, se deberá analizar la posibilidad de utilizar el mecanismo de medios aceptables de cumplimiento (MAC) o material explicativo e informativo (MEI), que puedan como circular de asesoramiento complementar el LAR correspondiente, en un desarrollo futuro.

Cuadro # 1	
LAR 121, Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares	
Capítulo A	Generalidades
Capítulo I	Control y requisitos de mantenimiento

3. Actividades y resultado de la tarea

3.1 Para ejecutar esta tarea se debe analizar y estudiar la propuesta de desarrollo de este requisito que se encuentra en el **Apéndice A** a esta tarea. 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.

3.2 El desarrollo de esta tarea deberá producir la Nota de estudio 03 para antes del **27 de julio de 2020**, conteniendo todos los resultados de los estudios realizados y una propuesta concreta sobre el desarrollo de los Capítulos A e I del LAR 121 afectadas.

3.3 La propuesta formulada será analizada y evaluada por el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad durante el desarrollo de su Décimo Séptima reunión de trabajo a realizarse del 3 al 7 de agosto de manera virtual.

3.4 El desarrollo de esta tarea deberá tomar en cuenta los principios de lenguaje claro y el manual para los redactores de los LAR.

Apéndice A

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Capítulo A: Generalidades	Capítulo A: Generalidades	
<p>(a) Definiciones Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:</p> <p>.....</p> <p>Conformidad de mantenimiento. Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, bien sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento o según un sistema equivalente.</p>	<p>(a) Definiciones Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:</p> <p>.....</p> <p>Conformidad de mantenimiento. Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, bien sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento o según un sistema equivalente los requisitos adecuados de aeronavegabilidad</p>	<p>Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte I, edición 11, enmienda 43. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020.</p>
<p>.....</p> <p>Mantenimiento. Realización de las tareas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.</p>	<p>.....</p> <p>Mantenimiento. Realización de las tareas requeridas en una aeronave, motor, hélice y componente conexo para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.</p>	<p>Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte I, edición 11, enmienda 43. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020.</p>
<p>Mantenimiento de la aeronavegabilidad. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de</p>	<p>Mantenimiento de la aeronavegabilidad. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza componente cumple con los requisitos</p>	<p>Se cambia el término “pieza” por “componente” que es el término utilizado en los reglamentos de aeronavegabilidad.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.	aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.	
<p>Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM). Documento que describe los procedimientos del explotador para garantizar que todo mantenimiento, programado o no, se realiza en las aeronaves del explotador a su debido tiempo y de manera controlada y satisfactoria.</p>	<p>Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM). Documento que describe los procedimientos necesarios del explotador para garantizar que todo mantenimiento, programado o no, se realiza en las aeronaves del explotador a su debido tiempo y de manera controlada y satisfactoria.</p>	Se alinea la definición con lo establecido en el Anexo 6, Parte I
<p>Manual de procedimientos del organismo de mantenimiento. Documento aprobado por el jefe del organismo de mantenimiento que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad o inspección.</p>	<p><u>ANEXO 8</u></p> <p>Manual de procedimientos del organismo de la organización mantenimiento. Documento aprobado por el jefe gerente responsable del organismo de mantenimiento que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones directivas del personal clave, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad o inspección.</p> <p><u>LAR 145</u></p> <p>Manual de la organización de mantenimiento (MOM). Documento aprobado por el gerente responsable y aceptado por la AAC, que presenta en detalle la composición de la organización de mantenimiento y las atribuciones directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de inspección,</p>	Se cambias los términos del personal clave por los términos utilizados en los reglamentos LAR. Sin embargo, se propone no cambiar la definición que se desarrolló en las RPEAs u que es parte del LAR 145

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	de calidad y seguridad operacional.	
<p>Reparación. Restauración de un producto aeronáutico a su condición de aeronavegabilidad para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente, cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso.</p>	<p>Reparación. Restauración de un producto aeronáutico de una aeronave, motor, hélice o componente conexo a su condición de aeronavegabilidad para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente, cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso.</p>	<p>Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte I, edición 11, enmienda 43. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020.</p>
<p>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>121.1105 Aplicación</p> <p>Este capítulo prescribe los requisitos de mantenimiento y control de la aeronavegabilidad que un explotador debe cumplir para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves bajo su control.</p>	<p>121.1105 Aplicación</p> <p>Este capítulo prescribe los requisitos de mantenimiento y control de la aeronavegabilidad que un explotador debe cumplir para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves los aviones bajo su control.</p>	<p>El Anexo 6, Parte I en su Capítulo 8 correspondiente a “Mantenimiento del avión” se refiere al aerodino como “avión” y no como “aeronave”. En el Nota 1 de este Capítulo se establece que, <i>para los fines de este capítulo, el término “avión” incluye: motores, hélices, componentes, accesorios, instrumentos, equipo y aparatos, incluso el equipo de emergencia.</i></p> <p>Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I</p>
<p>121.1110 Responsabilidad de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) Cada explotador es responsable por asegurarse de:</p>	<p>121.1110 Responsabilidad de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) Cada explotador, se asegurará de que, de conformidad con procedimientos aceptables</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se modifica en beneficio del lenguaje claro y para alinear el reglamento con lo que el Anexo,6, Parte I, Capítulo 8, establece sobre esta parte. Asimismo, se deja claramente establecido que el explotador debe contar con procedimientos aceptables por el Estado de

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(1) que cada aeronave y componentes de aeronaves operados se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;	<p>para el Estado de matrícula es responsable por asegurarse de:</p> <p>(1) que cada aeronave avión, así como de cualquier motor, hélice (cuando sea aplicable) y componentes conexos de aeronaves operados se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;</p>	<p>matrícula.</p> <ul style="list-style-type: none"> El Anexo 6, Parte I en su Capítulo 8 correspondiente a “Mantenimiento del avión” se refiere al aerodino como “avión” y no como “aeronave”. En el Nota 1 de este Capítulo se establece que, <i>para los fines de este capítulo, el término “avión” incluye: motores, hélices, componentes, accesorios, instrumentos, equipo y aparatos, incluso el equipo de emergencia.</i> <p>Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I, 8.1.1 (a) y se aclara que también aplica al motor, hélice (cuando sea aplicable) y componentes conexos.</p>
(2) que se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave o componente de aeronave;	(2) que se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad del una aeronave avión, así como de cualquier motor, hélice (cuando sea aplicable) e y componentes conexos de aeronave ;	Se propone cambiar “avión” por “aeronave” y se aclara que también aplica al motor, hélice (cuando sea aplicable) y componentes conexos.
	(3) que el equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en estado de funcionamiento;	Nuevo requisito, en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 8.1.1 (b) se establece este requisito. El LAR 121 no se considera como un requisito, solo se establece dentro del contenido del MCM.
(3) que el mantenimiento sea ejecutado por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) de acuerdo al LAR 145;	(4) que el mantenimiento del avión, motor, hélices (cuando sea aplicable) y componentes conexos sean ejecutados por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) de acuerdo al LAR 145;	Se complementa lo correspondiente <i>a motor, hélices (cuando sea aplicable) y componentes conexos</i> para estar acorde al Anexo 6, Parte I, 8.1.2 (a)
(4) que se ejecute el mantenimiento a sus aeronaves en conformidad con el correspondiente programa de mantenimiento aprobado por la AAC del	(5) a que se ejecute el mantenimiento a sus aeronaves aviones, motores, hélices (cuando sea aplicable) y sus componentes conexos en conformidad	<ul style="list-style-type: none"> Se complementa lo correspondiente <i>a motor, hélices (cuando sea aplicable) y componentes conexos</i> para estar acorde al Anexo 6, Parte I. En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se

- 8 -

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Estado de matrícula, el manual de control de mantenimiento (MCM) y/o las instrucciones para la aeronavegabilidad continua actualizadas;	con el correspondiente programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula, el manual de control de mantenimiento (MCM) y/o las instrucciones para la de aeronavegabilidad continua actualizadas;	<p>utiliza el termino aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por lo anterior se propone suprimir el término “continua”.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.1.4 y 8.1.5
(5) el cumplimiento del análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula;	(6) el cumplimiento del análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula;	Sin cambios en su contenido, solo cambia el numeral.
(6) el cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad aplicables u otros requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de diseño y cualquier otro requisito de aeronavegabilidad continua descrita como obligatorio por la AAC del Estado de matrícula;	(7) el cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad aplicables u otros requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de diseño y cualquier otro requisito de aeronavegabilidad continua descrita como obligatorio por la AAC del Estado de matrícula;	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone suprimir el término “continua” por lo anteriormente expuesto. • Se cambia numeral.
(7) obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones emitidas por el Estado de diseño (boletines de servicio, alertas, etc.); y	(8) obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones emitidas por el Estado de diseño (boletines de servicio, alertas, etc.); y	Sin cambios en su contenido, solo cambia el numeral.
(8) la validez y vigencia del certificado de aeronavegabilidad de cada una de sus aeronaves operadas.	(9) la validez y vigencia del certificado de aeronavegabilidad de cada una uno de sus aeronaves aviones operadas operados.	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.1.1 (c)

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>121.1115 Programa de mantenimiento</p> <p>(a) El explotador debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información:</p> <p>(1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta utilización prevista de la aeronave;</p>	<p>121.1115 Programa de mantenimiento</p> <p>(a) El explotador debe disponer para cada aeronave avión de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información:</p> <p>(1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta utilización prevista de la aeronave del avión;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.3.1 (a)
<p>(2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda;</p>	<p>(2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sin cambios. • Requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 11.3.1 (b)
<p>(3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los Párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta sección;</p>	<p>(3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los Párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta sección;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sin cambios. • Requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 11.3.1 (c)
<p>(4) una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;</p>	<p>(4) una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;</p>	<p>Sin cambios</p>
<p>(5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores de la aeronave;</p>	<p>(5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores de la aeronave del avión;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 11.3.1 (d)
<p>(6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y</p>	<p>(6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y</p>	<p>Sin cambios</p>
<p>(7) requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones EDTO, CAT II y</p>	<p>(7) requisitos especiales específicos de mantenimiento para las operaciones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El Anexo 6, Parte I, establece que las operaciones RVSM, EDTO, PBN, CAT II y III están sujetas a aprobaciones

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
III, PBN, RVSM y MNPS.	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>“específicas” por lo que se propone actualizar el término que se utiliza “especial” y cambiarlo por “especifica” (Ver AP 6-3 del Anexo 6).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se incluye lo que se ha aprobado en la RPEA/16 cuando se revisó los requisitos aplicables a las operaciones EDTO.
(b) El programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por la AAC del Estado de diseño.	(b) El programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por la AAC del Estado de diseño.	Sin cambios
(c) El programa de mantenimiento debe desarrollarse basándose en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño de tipo y la experiencia del explotador.	(c) El programa de mantenimiento debe desarrollarse basándose en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño de tipo y la experiencia del explotador.	Sin cambios
(d) El explotador en el diseño y aplicación de su programa de mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos	(d) El explotador en el diseño y aplicación de su programa de mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos.	<ul style="list-style-type: none"> • Sin cambios. • Requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.3.1
(e) Se debe enviar copia de todas las enmiendas introducidas en el programa de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido dicho programa.	(e) Se debe enviar prontamente copia de todas las enmiendas introducidas en el programa de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido dicho programa.	<p>Se agrega el término “prontamente” para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.</p> <p>Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.3.2</p>
<p>121.1120 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento.</p> <p>El explotador debe establecer y mantener un sistema de análisis y vigilancia continua de la ejecución y la eficacia de su programa de mantenimiento, para la corrección de cualquier</p>	<p>121.1120 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento.</p> <p>El explotador debe establecer y mantener un sistema de análisis y vigilancia continua de la ejecución y la eficacia de su programa de mantenimiento, para la corrección de cualquier</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sin cambios

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

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(d) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de aeronavegabilidad continua.	(d) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua del explotador debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de aeronavegabilidad continua.	El mismo sustento que el requisito anterior.
(e) El responsable de la gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe definir y controlar la competencia de su personal.	(e) El responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua del explotador debe definir y controlar la competencia de su personal.	El mismo sustento que el requisito anterior.
(f) El explotador a través de su departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua debe: (1) definir y supervisar la efectividad de un programa de mantenimiento para cada aeronave;	(f) El explotador a través de su departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continua debe: (1) definir y supervisar la efectividad de un programa de mantenimiento para cada aeronave avión;	<ul style="list-style-type: none"> • En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por lo anterior se propone suprimir el término “continua”. • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.
(2) garantizar que las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas de acuerdo a los datos aprobados por el Estado de matrícula;	(2) garantizar que las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas de acuerdo a los datos aprobados por el Estado de matrícula;	Sin cambios
(3) garantizar que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado;	(3) garantizar que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado;	Sin cambios

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(4) garantizar que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean aplicables a sus aeronaves y componentes de aeronaves emitidas por el Estado de diseño y/o de matrícula, evaluando la información recibida y tomando las medidas necesarias para su cumplimiento;	(4) garantizar que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean aplicables a sus aeronaves aviones y componentes de aeronaves aviones emitidas por el Estado de diseño y/o de matrícula, evaluando la información recibida y tomando las medidas necesarias para su cumplimiento;	Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.
(5) garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una organización de mantenimiento debidamente aprobada y habilitada según el LAR 145 para el servicio requerido;	(5) garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una organización de mantenimiento debidamente aprobada y habilitada según el LAR 145 para el servicio requerido;	Sin cambios
(6) controlar el cumplimiento del programa de mantenimiento;	(6) controlar el cumplimiento del programa de mantenimiento;	Sin cambios
(7) controlar el remplazo de componentes de aeronaves con vida limitada;	(7) controlar el remplazo de componentes de aeronaves aviones con vida limitada;	Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.
(8) controlar y conservar todos los registros de mantenimiento de las aeronaves;	(8) controlar y conservar todos los registros de mantenimiento de las aeronaves los aviones;	Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.
(9) asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual de la aeronave; y	(9) asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual de la aeronave del avión; y	Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(10) mantener y utilizar los datos de mantenimiento actuales que sean aplicables, para la realización de tareas de gestión de la aeronavegabilidad continua.	(10) mantener y utilizar los datos de mantenimiento actuales que sean aplicables, para la realización de tareas de gestión de la aeronavegabilidad continua.	Sin cambios
(g) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurar que la aeronave sea mantenida por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos.	(g) El departamento del mantenimiento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurar que la aeronave el avión sea mantenido por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos.	<ul style="list-style-type: none"> • En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por lo anterior se propone suprimir el término “continua”. • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.
(h) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente: (1) los servicios de mantenimiento que están siendo contratados;	(h) El departamento del mantenimiento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente: (1) los servicios de mantenimiento que están siendo contratados;	En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por lo anterior se propone suprimir el término “continua”.
(2) la disponibilidad de los datos de mantenimiento necesarios para los servicios; como las tarjetas de trabajo, ordenes de ingeniería, etc.;	(2) la disponibilidad de los datos de mantenimiento necesarios para los servicios; como las tarjetas de trabajo, ordenes de ingeniería, etc.;	Sin cambios
(3) la necesidad de supervisión por parte del explotador de los servicios que están	(3) la necesidad de supervisión por parte del explotador de los servicios que	Sin cambios

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

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
AAC del explotador, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.	diferente a la AAC del explotador, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.	<ul style="list-style-type: none"> Este requisito cubre le Anexo 6, Parte I, 8.2.4
(d) El explotador debe enviar copia de todas las enmiendas introducidas a su manual de control de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.	(d) El explotador debe enviar prontamente copia de todas las enmiendas introducidas a su manual de control de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.	Se agrega el término “prontamente” para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I, 8.2.3.
(e) El manual de control de mantenimiento, y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.	(e) El manual de control de mantenimiento, y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.	<ul style="list-style-type: none"> Sin cambios Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.1
<p>121.1135 Sistema de registros de la aeronavegabilidad continua de las aeronaves</p> <p>(a) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido:</p> <p>(1) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) de la aeronave, de cada motor, y de cada hélice, si es aplicable, así como todos los componentes de aeronaves de vida limitada;</p>	<p>121.1135 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad continua de las aeronaves los aviones</p> <p>(a) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido:</p> <p>(1) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) de la aeronave del avión, de cada motor, y de cada hélice, si es aplicable, así como todos los componentes de aeronaves de los aviones de vida limitada;</p>	<ul style="list-style-type: none"> En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por lo anterior se propone suprimir el término “continua”. Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (a)
(2) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda)	(2) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda)	<ul style="list-style-type: none"> Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
desde la última reparación general (overhaul) de los componentes de aeronave instalados en la aeronave que requieran una reparación general obligatoria a intervalos de tiempo de utilización definidos;	desde la última reparación general (overhaul) de los componentes de aeronave del avión instalados en la aeronave el avión que requieran una reparación general obligatoria a intervalos de tiempo de utilización definidos;	<ul style="list-style-type: none"> • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (d)
(3) estado actualizado del cumplimiento de cada directriz de aeronavegabilidad aplicable a cada aeronave y componente de aeronave, en donde se indique el método de cumplimiento, el número de directriz de aeronavegabilidad. Si la directriz de aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha de cuando la próxima acción es requerida;	(3) estado actualizado del cumplimiento de cada directriz de aeronavegabilidad aplicable a cada aeronave avión y componente de aeronave del avión, en donde se indique el método de cumplimiento, el número de directriz de aeronavegabilidad. Si la directriz de aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha de cuando la próxima acción es requerida;	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (b)
(4) registros y datos de mantenimiento aprobados de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en cada aeronave y componente de aeronave;	(4) registros y datos de mantenimiento aprobados de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en cada aeronave avión y componente de aeronave avión;	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (c)
(5) estado actualizado de cada tipo de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado en la aeronave;	(5) estado actualizado de cada tipo de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado en la aeronave el avión;	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (e)
(6) cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave o componente de aeronave, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento;	(6) cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave el avión o componente de aeronave del avión, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento;	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(7) registros detallados de los trabajos de mantenimiento para demostrar que se ha cumplido con todos los requisitos necesarios para la firma de la certificación de conformidad de mantenimiento;	(7) registros detallados de los trabajos de mantenimiento para demostrar que se ha cumplido con todos los requisitos necesarios para la firma de la certificación de conformidad de mantenimiento;	<ul style="list-style-type: none"> • Sin cambios • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (e)
(8) un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados durante la operación de la aeronave; y	(8) un registro técnico de vuelo de la aeronave del avión para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados durante la operación de la aeronave del avión; y	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.
(9) registros actualizados de los parámetros, ecuaciones de conversión, calibración periódica y otra información sobre el funcionamiento/mantenimiento de los registradores de datos de vuelo (FDR), aplicable a las aeronaves comprendidas en la Sección 121.905.	(9) registros actualizados de los parámetros, ecuaciones de conversión, calibración periódica y otra información sobre el funcionamiento/mantenimiento de los registradores de datos de vuelo (FDR), aplicable a las aeronaves los aviones comprendidos en la Sección 121.905.	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.
(b) Los registros indicados en los Párrafos (a) (1) a (a) (5) de esta sección se deberán conservar durante un período de 90 días después de retirado permanentemente de servicio el componente al que se refiere, los registros enumerados en los Párrafos (a) (6) y (a) (7) de esta sección se deberán conservar durante al menos un año a partir de la emisión del certificado de conformidad de mantenimiento o hasta que se repita o se reemplace por un trabajo o inspección equivalente en alcance y detalle y el registro enumerado en el Párrafo (a) (8) hasta dos años después de que la	(b) Los registros indicados en los Párrafos (a) (1) a (a) (5) de esta sección se deberán conservar durante un período de 90 días después de retirado permanentemente de servicio el componente al que se refiere, los registros enumerados en los Párrafos (a) (6) y (a) (7) de esta sección se deberán conservar durante al menos un año a partir de la emisión del certificado de conformidad de mantenimiento o hasta que se repita o se reemplace por un trabajo o inspección equivalente en alcance y detalle y el registro enumerado en el Párrafo (a) (8) hasta dos años después de que la	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
aeronave se haya retirado del servicio permanentemente.	aeronave el avión se haya retirado del servicio permanentemente.	
(c) El explotador debe garantizar que se conserven los registros de forma segura para protegerlo de daños, alteraciones y robo.	(c) El explotador debe garantizar que se conserven los registros de forma segura para protegerlo de daños, alteraciones y robo.	Sin cambios
(d) El explotador debe asegurarse que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes dispongan de la información establecida en (a) (9), cuando sea requerida.	(d) El explotador debe asegurarse que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes dispongan de la información establecida en (a) (9), cuando sea requerida.	Sin cambios
121.1140 Transferencia de registros de mantenimiento (a) En caso de cambio temporal de explotador los registros de mantenimiento se deben poner a disposición del nuevo explotador.	121.1140 Transferencia de registros de mantenimiento (a) En caso de cambio temporal de explotador los registros de mantenimiento se deben poner a disposición del nuevo explotador.	<ul style="list-style-type: none"> • Sin cambios • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.4
(b) En caso de cambio permanente de explotador los registros de mantenimiento deben ser transferidos al nuevo explotador.	(b) En caso de cambio permanente de explotador los registros de mantenimiento deben ser transferidos al nuevo explotador.	<ul style="list-style-type: none"> • Sin cambios • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.4
	(c) Los registros que se lleven y transfieran se mantendrán en una forma y formato que garanticen en todo momento su legibilidad, seguridad e integridad.	<ul style="list-style-type: none"> • Este requisito establecido en el Anexo 6, Parte I no esta considerado en el LAR 121, Capítulo I, se propone incorporarlo. (Nuevo) • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.4
121.1145 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM) Un explotador no debe operar una aeronave después de la realización de cualquier mantenimiento, si no se ha realizado conforme al LAR 43.300 y se ha emitido un CCM por una	121.1145 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM) Un explotador no debe operar una aeronave un avión después de la realización de cualquier mantenimiento, si no se ha realizado conforme al LAR 43.300 y se ha emitido un CCM por una	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
OMA según el LAR 145.330.	OMA según el LAR 145.330.	
<p>121.1150 Informe de la condición de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) El explotador debe preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada aeronave.</p>	<p>121.1150 Informe de la condición de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) El explotador debe preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada aeronave avión.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.
<p>(b) El informe indicado en el Párrafo (a) de esta sección debe ser presentado en el plazo, formato y contenido establecido por la AAC del Estado de matrícula o por el Estado del explotador cuando se requiera.</p>	<p>(b) El informe indicado en el Párrafo (a) de esta sección debe ser preparado y estar disponible en el plazo, formato y contenido establecido por la AAC del Estado de matrícula o por el Estado del explotador cuando se requiera</p>	<p>Esta propuesta fue aprobada en la RPEA/16</p>
<p>(c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física de la aeronave, mediante la cual se garantiza que:</p> <p>(1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;</p>	<p>(c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física de la aeronave del avión, mediante la cual se garantiza que:</p> <p>(1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.
<p>(2) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;</p>	<p>(2) la configuración de la aeronave del avión cumple la documentación aprobada;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.
<p>(3) no se encuentran defectos evidentes; y</p>	<p>(3) no se encuentran defectos evidentes; y</p>	<p>Sin cambios</p>
<p>(4) no se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros de mantenimiento.</p>	<p>(4) no se encuentran discrepancias entre la aeronave el avión y la revisión documentada de los registros de mantenimiento.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I.
<p>(d) El explotador no debe operar una aeronave si</p>	<p>(d) El explotador no debe operar una aeronave un</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
el informe no es concluyente o es insatisfactorio con respecto a la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.	avión si el informe no es concluyente o es insatisfactorio con respecto a la condición de aeronavegabilidad de la aeronave del avión	concordancia con el Anexo 6, Parte I.
<p>121.1155 Requisitos de personal</p> <p>(a) El explotador debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en las actividades de gestión de la aeronavegabilidad continua, de acuerdo con un procedimiento aceptable a la AAC, incluyendo un programa de instrucción inicial y continuo.</p>	<p>121.1155 Requisitos de personal</p> <p>(a) El explotador debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en las actividades de gestión de la aeronavegabilidad continua, de acuerdo con un procedimiento aceptable a la AAC, incluyendo un programa de instrucción inicial y continuo.</p>	Sin cambios
<p>(b) El programa de instrucción debe incluir la instrucción sobre los procedimientos de la organización, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con la actuación humana.</p>	<p>(b) El programa de instrucción debe incluir la instrucción sobre los procedimientos de la organización, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con la actuación humana.</p>	Sin cambios
<p>121.1160 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos</p> <p>(a) El explotador debe informar a la AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en el avión que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura del avión utilizado por él.</p>	<p>121.1160 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos</p> <p>(a) El explotador debe informar a la AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en el avión que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura del avión utilizado por él.</p>	Sin cambios
<p>(b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula y deben contener toda la</p>	<p>(b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula y deben contener toda la</p>	Sin cambios

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.	información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.	
(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión.	(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión.	Sin cambios
	<p>121.1165 Modificaciones y reparaciones</p> <p>(a) El explotador debe asegurarse que las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad del Estado de matrícula ha considerado aceptables.</p>	Nuevo. Requisito establecido en el Anexo 6, Parte I, 8.6. Se propone su incorporación.
	(b) El explotador debe establecer procedimientos para asegurar que se conserven los datos que prueben el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad	Nuevo. Requisito establecido en el Anexo 6, Parte I, 8.6. Se propone su incorporación.