



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

**SEGUNDA TELECONFERENCIA DEL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD DEL SRVSOP
(TPEA/02) EN PREPARACIÓN DE LA RPEA 17**

INFORME

(13 de agosto de 2020)

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte del SRVSOP, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

i. ÍNDICE

	Página
i. ÍNDICE	i-1
ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN	ii-1
ii - 1. LUGAR Y FECHAS	ii-1
ii - 2. PARTICIPACIÓN.....	ii-1
ii - 3. APERTURA.....	ii-1
ii - 4. ORGANIZACIÓN.....	ii-1
ii - 5. AGENDA.....	ii-1
ii - 6. METODOLOGÍA.....	ii-1
ii - 7. INFORME.....	ii-1
iii. LISTA DE PARTICIPANTES	iii-1
BRASIL.....	iii-1
BOLIVIA.....	iii-1
COLOMBIA.....	iii-1
CUBA.....	iii-1
PARAGUAY	iii-1
PERÚ	iii-1
URUGUAY	iii-2
VENEZUELA.....	iii-2
COMITÉ TÉCNICO	iii-2
Informe sobre el Asunto 1. Listado de asistencia y presentación de cada participante	A1-1
Informe sobre el Asunto 2. Revisión de la NE/01—Oportunidad de mejora al LAR 45, relator Sr. Miguel Etchevarren.	A2-1
Informe sobre el Asunto 3. Revisión de la NE/02—Oportunidad de mejora al LAR 45, relator Sr. Andrés Villaverde.	A3-1
Informe sobre el Asunto 4. Otros asuntos	A4-1
Apéndice A—Agenda de la TPEA/02	APA-1
Apéndice B—NE/01 Oportunidades de mejora al LAR 45 (Comentada y con los acuerdos alcanzados) .	APB-1
Apéndice C—NE/02 Oportunidades de mejora al LAR 91 (Comentada y con los acuerdos alcanzados) .	APC-1

ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN**ii - 1. LUGAR Y FECHAS**

La Segunda teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/02) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) en preparación de la RPEA/17, se realizó el 13 de agosto de 2020. La reunión se inició a las 9:00 AM y finalizó a las 12:30 PM hora local Lima.

ii - 2. PARTICIPACIÓN

En la Reunión participaron 13 miembros del Panel de expertos en aeronavegabilidad pertenecientes a ocho (8) Estados miembros del Sistema, más el Comité Técnico del SRVSOP. La lista de participantes aparece en la Página [iii-1](#).

ii - 3. APERTURA

El Sr. Jorge Barrios, experto en aeronavegabilidad del Comité Técnico del SRVSOP, quien tuvo la responsabilidad de conducir esta teleconferencia dio la bienvenida a los participantes e inició la reunión exponiendo el contenido de la agenda y la metodología de trabajo de cómo se llevaría a cabo esta reunión.

ii - 4. ORGANIZACIÓN

El señor Jorge Barrios y José Peña, expertos en aeronavegabilidad del SRVSOP, actuaron como Secretaría del Comité Técnico del SRVSOP para esta reunión.

ii - 5. AGENDA

La Reunión aprobó la agenda que se indica a continuación:

- 1) Listado de asistencia y presentación de cada participante.
- 2) Revisión de la NE/01—Oportunidades de mejora al LAR 45, relator Sr. Miguel Etchevarren.
- 3) Revisión de la NE/02—Oportunidades de mejora al LAR 91, Relator Sr. Andres Villaverde.
- 4) Otros asuntos.

ii - 6. METODOLOGÍA

Los participantes a la reunión fueron informados de que se utilizaría la siguiente metodología:

- a) El especialista de aeronavegabilidad del SRVSOP actuará como secretaria de la teleconferencia y la información se canalizará a través de él.
- b) En el caso de que un participante quiera hacer un comentario u observar la propuesta de revisión, procederá a identificarse y seguidamente expondrá sus argumentos;
- c) En caso de existir problemas de comunicación, los participantes pueden utilizar el chat del sistema GoToMeeting para emitir comentarios o dar su aceptación de algún requisito.
- d) Se alienta a mantener los micrófonos en modo silencio, y solo será activado en caso de intervención del experto.

ii - 7. INFORME

El presente informe será distribuido entre los participantes a la teleconferencia. Las solicitudes, consultas, planes de trabajo y convocatorias que surjan de la teleconferencia serán conducidas al SRVSOP a través del Comité Técnico.

iii. LISTA DE PARTICIPANTES**BRASIL**

Carlos Lopez de Almeida
Especialista en regulación de aviación civil - ANAC
carlos.almeida@anac.gov.br

Cesar Silva Fernandes Junior
Gerente de proyecto de certificación - ANAC
cesar.silva@anac.gov.br

BOLIVIA

Sergio Pérez
Inspector de aeronavegabilidad - DGAC
sperez@dgac.gob.bo

Moises Montero
Inspector de aeronavegabilidad - DGAC
mmontero@dgac.gob.bo

COLOMBIA

German Castiblanco Mojica
Coordinador Grupo de inspección de aeronavegabilidad - UAEAC
german.castiblanco@aerocivil.gov.co

CUBA

José López Vásquez
Director de Ingeniería y Aeronavegabilidad
jose.lopez@iacc.avianet.cu

PARAGUAY

Ricardo Sánchez
Gerente de aeronavegabilidad – DINAC
rsanchez@dinac.gov.py

PERÚ

Andres Villaverde
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
avillaverde@mtc.gob.pe

URUGUAY

Miguel Etchevarren
Jefe oficina de ingeniería -DINACIA
metchevarren@dinacia.gub.uy

Juan Lovrich
Inspector de aeronavegabilidad - DINACIA
jlovrich@dinacia.gub.uy

VENEZUELA

Miriam Hernandez
Inspectora de aeronavegabilidad - INAC
miriam.hernandez@inac.gob.ve

José Manuel Romero
Inspector de aeronavegabilidad - INAC
jose.romero@inac.gob.ve

Francisco Javier Durand
Jefe de la unidad de OMA - INAC
francisco.durand@inac.gob.ve

COMITÉ TÉCNICO

Jorge Barrios
Experto en Aeronavegabilidad del SRVSOP
jbarrios@icao.int

José Peña
Especialista en aeronavegabilidad del SRVSOP
jpena@icao.int

Informe sobre el Asunto 1. Listado de asistencia y presentación de cada participante

1.1 La secretaria de la teleconferencia procedió a dar lectura al listado de participantes de la Segunda teleconferencia (TPEA/02) en preparación a la RPEA 17. Asimismo, se procedió a la presentación de la agenda propuesta para esta reunión, la misma se encuentra en el [Apéndice A](#) de este informe.

1.2 Se identificaron a los expertos de Brasil, Bolivia, Colombia, Cuba, Paraguay, Perú Uruguay y Venezuela.

1.3 Seguidamente, se presentó la metodología de la reunión.

Informe sobre el Asunto 2. Revisión de la NE/01—Oportunidad de mejora al LAR 45, relator Sr. Miguel Etchevarren.

2.1. La secretaria presentó el resumen de la nota de estudio seguidamente el relator procedió a exponer los antecedentes, análisis y conclusiones de la NE/01.

2.2. El relator presentó las oportunidades de mejora al LAR 45 seguidamente se recibieron los comentarios de los expertos y se solicitó el consenso, referentes a:

Capítulo A: Generalidades

Sección 45.001—Definiciones, donde se desarrolló la definición de “parte crítica”, se identificaron los documentos de referencia y por consenso se aceptó el texto desarrollado.

Capítulo B: Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves

- a) Sección 45.100—Identificación de aeronaves, motores y hélices, se acordó por consenso modificar la propuesta de mejora y desarrollar el requisito 45.100 (a) a fin de incluir lo que actualmente contiene el literal (a) y también considerar la propuesta presentada por el grupo de tarea. Para ello el requisito 45.100 (a) se ha dividido en dos numerales (1) y (2).
- b) Sección 45.105—Información de identificación, se acordó por consenso:
 - 1) No modificar las referencias de los literales que se mencionan en el contenido del requisito 45.105 (a), en vista de que no se modificaron los literales del requisito 45.100 (a).
 - 2) Aceptar la propuesta de los requisitos 145.105 (a)(4) y (a)(5).
 - 3) no modificar el requisito 45.110 (b)
 - 4) aceptar la propuesta de mejora del requisito 45.105 (b)(1)
- c) Sección 45.105—Identificación de componentes de aeronaves AFCA, OTE y partes críticas, se acordó por consenso:
 - 1) Se aprueba el texto de la modificación del preámbulo establecido en el requisito 45.115.
 - 2) A la propuesta original de cinco (5) numerales del párrafo (a), se unifican los ítems (a)(1), (a)(2) y (a)(3) en el párrafo (a)(1). Por lo tanto, este requisito solo queda con los ítems 145.115 (a)(1), (a)(2) y (a)(3), de acuerdo a la propuesta.
 - 3) A la propuesta original de cinco (5) numerales del párrafo (b), se unifican los ítems (b)(1), (b)(2) y (b)(3) en el párrafo (b)(1). Por lo tanto, este requisito solo queda con los ítems 145.115 (b)(1), (b)(2) y (b)(3), de acuerdo a la propuesta.
 - 4) Desarrollar un MAC en la CA-AIR-45-001 para abordar la orientación de la nota del párrafo (a) y eliminar la nota de la propuesta. Se aprueba el texto de la propuesta correspondiente al 145.115 (c)
 - 5) Se aprueba el texto de la propuesta de mejora e incluir el 145.115 (d).
- d) Sección 45.105— Marcas de nacionalidad y matrícula para exportar aeronaves (nueva), se acordó que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto. Asimismo, los expertos buscarían mayor soporte para la propuesta realizada, presentando las referencias que conllevaron a presentar este requisito.
- e) Sección 45.105—Eliminación de las marcas de nacionalidad y matrícula luego de la venta de las aeronaves (nueva), se acordó que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto. Asimismo, los expertos buscarían mayor soporte para la propuesta realizada, presentando las referencias que conllevaron a presentar este requisito.

2.3. En el [Apéndice B](#) a este informe se presenta la NE/01 con los comentarios recopilados de los expertos en aeronavegabilidad y los acuerdos alcanzados.

Informe sobre el Asunto 3. Revisión de la NE/02—Oportunidad de mejora al LAR 45, relator Sr. Andrés Villaverde.

3.1 La secretaria presentó el resumen de la nota de estudio seguidamente el relator procedió a exponer los antecedentes, análisis y conclusiones de la NE/02.

3.2 El relator presentó las oportunidades de mejora al LAR 91 seguidamente se recibieron los comentarios de los expertos y se solicitó el consenso, referentes a:

LAR 91, Parte I

Capítulo A: Generalidades

- a) Sección 91.001—Definiciones, abreviaturas y símbolos, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora a las definiciones:
 - 1) Conformidad de mantenimiento
 - 2) Mantenimiento
 - 3) Mantenimiento de la aeronavegabilidad
 - 4) Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM)
 - 5) Manual de la organización de mantenimiento (MOM)
 - 6) Reparación

Capítulo H: Control y requisitos de mantenimiento

- a) Sección 91.1100—Aplicación, se acordó por consenso que se mantenga como actualmente está el requisito 91.1100.
- b) Sección 91.1105— Responsabilidad de la aeronavegabilidad, se acordó por consenso:
 - 1) No incorporar el requisito 91.1105 (a)(5) que se había propuesto.
 - 2) No incorporar el requisito 91.1105 (a) (8) que se había propuesto.
 - 3) En el requisito 91.1105 (a)(4) solo se debe considerar como referencia el LAR 43.
- c) Sección 91.1110—Programa de mantenimiento, se acordó por consenso:
 - 1) Modificar el requisito 91.1110 (a)(1) a fin de cambiar: “un programa de mantenimiento que resulte aceptable...” por “*un programa de mantenimiento aceptado o aprobado por el ...*”.
 - 2) Aceptar el texto de la propuesta de mejora del requisito 91.1110 (a)(2).
 - 3) No modificar el contenido del requisito 91.1110 (c).
- d) Sección 91.1115—Control del mantenimiento de la aeronavegabilidad, se acordó por consenso:
 - 1) No modificar el requisito 91.1115 (b)(1).
 - 2) No eliminar el requisito 91.1115 (a)(5) y mantenerlo como actualmente se encuentra.
 - 3) No modificar el requisito 91.1115 (b)(7).
- e) Sección 91.1120—Manual de control de mantenimiento (MCM), se acordó:
 - 1) Mantener el Capítulo 91.1120;
 - 2) Se deberá desarrollar el requisito 91.1120 (a) de forma más clara. Se acordó que el grupo asignado a desarrollar la nota de estudio tendría una propuesta que será presentada en la RPEA/17 a llevarse a cabo del 24 al 28 de agosto.
- f) Sección 91.1125—Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad, se acordó aceptar el texto de la propuesta de mejora al título del requisito de la sección.
- g) Sección 91.1130—Transferencia de registros de mantenimiento de aeronavegabilidad, se acordó:

- 1) Aceptar el texto de la propuesta de mejora presentada a la Sección 91.1130 título y requisitos (a) y (b).
 - 2) Aceptar el texto de la propuesta de mejora al 91.1125 (c).
 - 3) Evaluar la necesidad de desarrollar un MEI en la CA-AIR-91-001.
- h) Sección 91.1135—Certificación de conformidad de mantenimiento, se acordó por consenso que no se modifique el requisito 91.1135 (a).
- i) Sección 91.1140—Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos, se acordó por consenso que no se modifique (eliminar el párrafo propuesto) el requisito 91.1140(a).
- j) Sección 91.1145—Requisitos de personal, se acordó por consenso que no se elimine el requisito 91.1145.
- k) Sección 91.1150—Modificaciones y reparaciones (nueva), se acordó que el grupo asignado a la tarea presente mayores sustentos a fin de incorporar la propuesta del requisito 91.1150, los cuales serán tratados en la RPEA/17 a realizarse del 24 al 28 de agosto.
- l) Apéndice R—Manual de control de mantenimiento (MCM), se acordó que a mantenerse los requisitos de mantenimiento en el Capítulo H de la Parte I se debe mantener el Apéndice R.

LAR 91, Parte II

Capítulo F: Control y requisitos de mantenimiento (nuevo), se acordó por consenso no desarrollarlo.

3.3 En el [Apéndice C](#) a este informe se presenta la NE/02 con los comentarios recopilados de los expertos en aeronavegabilidad y los acuerdos alcanzados.

Informe sobre el Asunto 4. Otros asuntos.

4.1 No se presentaron otros asuntos durante la reunión.

Apéndice A—Agenda de la TPEA/02

**AGENDA DE LA SEGUNDA TELECONFERENCIA DE EXPERTOS EN
AERONAVEGABILIDAD EN RELACIÓN A LA RPEA/17 A REALIZARSE DEL 24 AL 28 DE
AGOSTO DE 2020**

Fecha: 13 de agosto de 2020

Hora: 09:00 a 12:00 horas (14:00 a 17.00 UTC)

Medio: Webmeeting a través del sistema GoToMeeting

TEMAS A TRATAR

Asunto 1. Listado de asistencia y presentación de cada participante.

Asunto 2. Revisión de la NE/01—Oportunidades de mejora al LAR 45, relator Miguel Etchevarren.

Asunto 3. Revisión de la NE/02—Oportunidades de mejora al LAR 91, Relator Andres Villaverde.

Asunto 4. Otros asuntos.

METODOLOGIA

- a) El especialista de aeronavegabilidad del SRVSOP actuará como secretaria de la teleconferencia y la información se canalizará a través de él.
- b) En el caso de que un participante quiera hacer un comentario u observar la propuesta de revisión, procederá a identificarse y seguidamente expondrá sus argumentos;
- c) En caso de existir problemas de comunicación, los participantes pueden utilizar el chat del sistema GoToMeeting para emitir comentarios o dar su aceptación de algún requisito.
- d) Se alienta a mantener los micrófonos en modo silencio, y a será activado en caso de intervención del experto.

Apéndice B—NE/01 Oportunidades de mejora al LAR 45 (Comentada y con los acuerdos alcanzados)

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Capítulo A: Generalidades	Capítulo A: Generalidades	
<p>45.001 Definiciones</p> <p>(a) Para propósitos de este reglamento son de aplicación las siguientes definiciones:</p> <p>.....</p> <p>(14) Material incombustible: Material capaz de resistir el calor tan bien como el acero o mejor que éste, cuando las dimensiones en ambos casos son apropiadas para un fin determinado.</p> <p>(15) Planeador: Aerodino no propulsado por motor que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.</p>	<p>45.001 Definiciones</p> <p>(a) Para propósitos de este reglamento son de aplicación las siguientes definiciones:</p> <p>.....</p> <p>(14) Material incombustible: Material capaz de resistir el calor tan bien como el acero o mejor que éste, cuando las dimensiones en ambos casos son apropiadas para un fin determinado.</p> <p>(15) Parte crítica: es una parte o componente de aeronave identificada como crítica por el titular de la aprobación del diseño durante el proceso de certificación de tipo, o de otro modo por la AAC del Estado de diseño. Típicamente, tales componentes incluyen partes para las cuales un límite obligatorio de reemplazo, intervalo de inspección o procedimiento relacionado se especifican en la sección de elementos limitativos de la aeronavegabilidad (ALI) o en los requisitos de mantenimiento para la certificación (CMR) del manual de mantenimiento del organismo responsable de diseño/fabricación o en las Instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICA).</p>	<p>Se requirió el desarrollo de la definición “Parte crítica” por su utilización en el párrafo 45.115(c) de la oportunidad de mejora al LAR 45.</p> <p>Para el desarrollo de la definición se utilizaron como referencia las siguientes fuentes:</p> <p>OACI, Doc. 9760</p> <p>ALI elementos limitativos de la aeronavegabilidad</p> <p>CMR requisitos de mantenimiento para la certificación</p> <p>2.7 Programa de mantenimiento de la integridad estructural (SIP)</p> <p>2.7.4 Evaluación continua de la integridad estructural</p> <p>2.7.4.4 información que ha de incluirse en la evaluación</p> <p>2.7.4.4.2 Además de la información indicada en 2.7.4.4.1, es preciso incluir, para cada pieza o componente crítico, lo siguiente:</p> <p>(a) la base para evaluar la tolerancia a los daños o las características de vida segura de la pieza o componente;</p> <p>(b) el lugar o lugares en los que el daño de la pieza o componente podría afectar la integridad estructural del avión;</p> <p>(c) los métodos recomendados de inspección para el área y el tamaño detectable de daño;</p> <p>(d) para estructuras diseñadas y evaluadas mediante principios de tolerancia a los daños, el tamaño máximo de daño para el que es</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>(16) (15) Planeador: Aerodino no propulsado por motor que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.</p>	<p>posible demostrar la capacidad requerida de resistencia residual y el caso crítico de carga de diseño respecto de esta última;</p> <p>(e) para estructuras diseñadas y evaluadas mediante estructuras tolerantes a los daños, el umbral de inspección en cada lugar que presenta daño y el intervalo de crecimiento de daños de detectables a críticos, incluido todo efecto probable de interacción de otros lugares de daño; e</p> <p>(f) información relacionada con toda variación que se haya comprobado necesaria para la vida segura y ya se haya declarado para piezas y componentes.</p> <p>Nota. —Cuando, en una nueva evaluación de las condiciones a prueba de falla o de la tolerancia a los daños de piezas o componentes, se indique que no es posible lograr esas condiciones o que solo se pueden demostrar mediante un procedimiento de inspección cuya factibilidad esté en duda, tal vez sea necesario determinar medidas de sustitución o de modificación (véase la Sección 2.7.6.3 del presente capítulo).</p> <p>EASA, Initial Airworthiness Regulations FAQ n.19013. In the EU-US bilateral:</p> <p>Por "componente crítico" se entiende una parte identificada como crítica por el titular de la aprobación del diseño durante el proceso de validación del tipo de producto, o de otro modo por la autoridad exportadora. Típicamente, tales componentes incluyen partes para las cuales un tiempo de reemplazo, el intervalo de inspección o el procedimiento relacionado se especifican en la sección Limitaciones de aeronavegabilidad o en los requisitos de mantenimiento para la certificación del manual de mantenimiento del fabricante o en las</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<p>Instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.</p> <p>ANAC, RBAC 45.15 (c)</p> <p>.....</p> <p>(c) Componentes críticos. Cada fabricante de una parte que tenga una vida útil limitada, intervalo fijo entre inspecciones u otro procedimiento similar especificado en las limitaciones de aeronavegabilidad incluidas en el manual de mantenimiento del fabricante o en las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad....</p> <p>FAA, 14 CFR Part 45.15(c)</p> <p>.....</p> <p>(c) Partes críticas. Cada persona que fabrica una parte para la que un tiempo sustitución, intervalo de inspección, o procedimiento relacionado se especifica en la Sección de limitaciones de aeronavegabilidad del manual de mantenimiento del fabricante o Instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.</p> <p>Durante la segunda teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de "Parte crítica"</p>
<p>Capítulo B: Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves</p>	<p>Capítulo B: Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves</p>	
<p>45.100 Identificación de aeronaves, motores y hélices</p> <p>(a) Toda aeronave y motor de aeronave deben portar una placa de identificación en la que aparecerán inscritas, por lo menos la información especificada en el párrafo 45.105 (a).</p>	<p>45.100 Identificación de aeronaves, motores y hélices</p> <p>(a) Toda aeronave y motor de aeronave deben portar una placa de identificación en la que aparecerán inscritas, por lo menos la información especificada en el párrafo 45.105 (a) Placas de identificación:</p>	<p>Se incorpora el literal (a)(1) y (a)(2) a fin de cumplir con lo que establece el Anexo 7. Como está redactado el LAR 45 vigente no establece que las placas deben contener la nacionalidad y marca de matrícula.</p> <p>Durante la segunda teleconferencia se acordó por consenso:</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>(b) Las placas de identificación deben ser de metal incombustible o de otro material incombustible que posea propiedades físicas adecuadas.</p> <p>(c) Las hélices de avión, palas o cubos de hélices fabricados bajo los términos de un certificado tipo o de producción, deben estar identificado por medio de una placa grabada, estampada o cualquier otro método ignífugo de identificación aprobado. La placa de identificación debe contener la información indicada en el párrafo 45.105 (a).</p> <p>(d) Las placas de identificación se deben fijar:</p> <p>(1) Excepto lo establecido en los numerales (4) y (5), para las aeronaves: en un lugar visible, cerca de la entrada principal de la aeronave. Además, debe estar asegurada de manera tal que no pueda deteriorarse o desprenderse con el uso normal, ni tampoco destruirse o perderse en un accidente.</p> <p>(2) Para los motores de aeronaves: en una ubicación accesible y de forma tal que no pueda deteriorarse o desprenderse por el uso normal, perderse o destruirse en un accidente.</p> <p>(3) Para las hélices de avión, palas y cubos de hélice: en una superficie no crítica y de forma tal que no pueda deteriorarse, perderse, o destruirse en un accidente.</p> <p>(4) Para un globo libre no tripulado, se fijará de modo que sea visible, en la parte exterior del compartimiento de la carga útil. Si las partes son</p>	<p>(1) Toda aeronave y motor de aeronave deben portar una placa de identificación en la que aparecerán inscritas, por lo menos la información especificada en el Párrafo 45.105 (a).</p> <p>(2) Toda aeronave llevará una placa de identificación en la que aparecerán inscritas, por lo menos su nacionalidad y marca de matrícula.</p> <p>(b) Las placas de identificación deben ser de metal incombustible o de otro material incombustible que posea propiedades físicas adecuadas.</p> <p>(c) Las hélices de avión, palas o cubos de hélices fabricados bajo los términos de un certificado tipo o de producción, deben estar identificado por medio de una placa grabada, estampada o cualquier otro método ignífugo de identificación aprobado. La placa de identificación debe contener la información indicada en el párrafo 45.105 (a).</p> <p>(d) Las placas de identificación se deben fijar:</p> <p>(1) Excepto lo establecido en los numerales (4) y (5), para las aeronaves: en un lugar visible, cerca de la entrada principal de la aeronave. Además, debe estar asegurada de manera tal que no pueda deteriorarse o desprenderse con el uso normal, ni tampoco destruirse o perderse en un accidente.</p> <p>(2) Para los motores de aeronaves: en una ubicación accesible y de forma tal que no pueda deteriorarse o</p>	<p>• <i>Modificar el requisito 45.100 (a) a fin de incluir lo que actualmente contiene el literal (a) y también considerar la propuesta presentada por el grupo de tarea. Para ello el requisito 45.100 (a) se ha dividido en dos numerales (1) y (2).</i></p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>demasiado pequeñas para colocar las marcas allí descritas, el Estado de matrícula determinará las dimensiones de las marcas, teniendo en cuenta que la aeronave necesita ser identificada fácilmente.</p> <p>(5) Para una aeronave pilotada a distancia, se fijará, de modo que sea visible, cerca de la entrada o el compartimiento principal, o bien, se fijará de modo que resalte, en la parte exterior de la aeronave si no hay entrada o compartimiento principal. Si las partes son demasiado pequeñas para colocar las marcas allí descritas, el Estado de matrícula determinará las dimensiones de las marcas, teniendo en cuenta que la aeronave necesita ser identificada fácilmente.</p>	<p>desprenderse por el uso normal, perderse o destruirse en un accidente.</p> <p>(3) Para las hélices de avión, palas y cubos de hélice: en una superficie no crítica y de forma tal que no pueda deteriorarse, perderse, o destruirse en un accidente.</p> <p>(4) Para un globo libre no tripulado, se fijará de modo que sea visible, en la parte exterior del compartimiento de la carga útil. Si las partes son demasiado pequeñas para colocar las marcas allí descritas, el Estado de matrícula determinará las dimensiones de las marcas, teniendo en cuenta que la aeronave necesita ser identificada fácilmente.</p> <p>(5) Para una aeronave pilotada a distancia, se fijará, de modo que sea visible, cerca de la entrada o el compartimiento principal, o bien, se fijará de modo que resalte, en la parte exterior de la aeronave si no hay entrada o compartimiento principal. Si las partes son demasiado pequeñas para colocar las marcas allí descritas, el Estado de matrícula determinará las dimensiones de las marcas, teniendo en cuenta que la aeronave necesita ser identificada fácilmente.</p>	
<p>45.105 Información de identificación</p> <p>(a) La información de identificación requerida en los párrafos LAR 45.100 (a) y (c) debe incluir lo siguiente:</p>	<p>45.105 Información de identificación</p> <p>(a) La información de identificación requerida en los párrafos LAR 45.100 (a-b) y (e d) debe incluir lo siguiente:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se cambian los literales del ítem 45.105 (a) para estar en concordancia con la propuesta planteada en 145.100. • Se incluye el término “si corresponde” a fin de aclarar que son requisitos que no en todos los

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>(1) Nombre del fabricante;</p> <p>(2) designación de modelo;</p> <p>(3) número de serie de fabricación;</p> <p>(4) número de certificado tipo;</p> <p>(5) número de certificado de producción;</p> <p>(6) para los motores de aeronaves, las potencias de regímenes establecidos, y</p> <p>(7) Cualquier información adicional que el Estado de matrícula considere adecuada.</p>	<p>(1) Nombre del fabricante;</p> <p>(2) designación de modelo;</p> <p>(3) número de serie de fabricación;</p> <p>(4) número de certificado tipo, si corresponde;</p> <p>(5) número de certificado de producción, si corresponde;</p> <p>(6) para los motores de aeronaves, las potencias de regímenes establecidos, y</p> <p>(7) Cualquier información adicional que el Estado de matrícula considere adecuada.</p>	<p>productos podría ir y estar alineados con los requisitos de la FAA y ANAC de Brasil (Estados de diseño/fabricación).</p> <p>Durante la segunda teleconferencia se acordó por consenso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No modificar las referencias de los literales que se mencionan en el contenido del requisito 45.105 (a), en vista de que no se modificaron los literales del requisito 45.100 (a). • Aceptar la propuesta de los requisitos 145.105 (a)(4) y (a)(5).
<p>(b) Una persona solo puede cambiar, quitar, o colocar la información de identificación requerida en el párrafo (a) de esta sección, si:</p> <p>(1) Cuenta con la previa aprobación de la AAC del Estado de matrícula, o</p> <p>(2) está realizando tareas de mantenimiento de acuerdo a lo estipulado en el LAR 43.</p>	<p>(b) Una persona solo puede cambiar, quitar, o colocar la información de identificación requerida en el párrafo (a) de esta sección en cualquier aeronave, motor de aeronave, hélice, pala de hélice, o cubo de la hélice, si:</p> <p>(1) Cuenta con la previa aprobación de la AAC del Estado de matrícula, o y</p> <p>(2) está realizando tareas de mantenimiento de acuerdo a lo estipulado en el LAR 43.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se incluye las “aeronaves, motor de aeronave y hélice, pala de hélice o cubo de hélice”, a fin de aclarar y establecer de manera inequívoca a que productos aplica este requisito. <p>No es necesaria la propuesta debido a que la Sección 45.100 es suficientemente clara.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se propone cambiar la conjunción “o” por “y” en vista del retiro o cambio de placa de identificación solo podrá hacerse con la aprobación de la AAC del Estado de matrícula y cuando se está realizando tareas de mantenimiento. Como está planteado el requisito, la placa puede ser retirada sin la necesidad de la aprobación de la AAC del Estado de matrícula y bastaría solo que el explotador haya coordinado con una OMA la realización de trabajos de mantenimiento. <p>Durante la segunda teleconferencia se acuerdo por consenso:</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<ul style="list-style-type: none"> • <i>no modificar el requisito 45.110 (b)</i> • <i>aceptar la propuesta de mejora del requisito 45.105 (b)(1)</i>
<p>45.115 Identificación de componentes de aeronaves</p> <p>Toda persona que produzca o fabrique un componente de aeronave para el cual esté especificado un tiempo de reemplazo, intervalo de inspección, o procedimiento relacionado en la sección de limitaciones de aeronavegabilidad del manual de mantenimiento del poseedor del certificado tipo, o en las Instrucciones de aeronavegabilidad continua, debe marcar a ese componente de manera permanente y legible con un número de parte (o su equivalente) y número de serie (o equivalente).</p>	<p>45.115 Identificación de componentes de aeronaves AFCA, OTE y partes críticas.</p> <p>Toda persona que produzca o fabrique un componente de aeronave para el cual esté especificado un tiempo de reemplazo, intervalo de inspección, o procedimiento relacionado en la sección de limitaciones de aeronavegabilidad del manual de mantenimiento del poseedor del certificado tipo, o en las Instrucciones de aeronavegabilidad continua, debe marcar a ese componente de manera permanente y legible de conformidad a una aprobación de fabricación de componente de aeronaves (AFCA), autorización de orden técnica estándar (AOTE) o que sea una parte crítica, deberá marcarlos en forma permanente y legible, con un número de parte (o su equivalente) y número de serie (o equivalente), con la siguiente información:</p> <p>(a) Componentes AFCA (equivalente al PMA), debe tener:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) el nombre del titular de la AFCA, marca registrada, símbolo; u otra identificación aprobada por la AAC del Estado de diseño; (2) número de parte; y (3) la identificación de que es un componente bajo AFCA. <p><i>Nota. — por ejemplo: letras “FAA PMA” o “ANAC PMA” o “DGAC PMA”.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se incluye entre paréntesis los dos componentes que los cuales les aplica la identificación que debe aplicarse. • Se desarrollaron las identificaciones que deben tener las aprobaciones de fabricación de partes (AFCA) y las ordenes técnicas estándar (OTE) como es requerido por el LAR 21. • Se requiere desarrollar la definición de “Parte crítica” en el Capítulo A del LAR 45. <p><i>Durante la segunda teleconferencia se acuerdo por consenso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Se aprueba la modificación del preámbulo establecido en el requisito 45.115.</i> • <i>A la propuesta original de cinco (5) numerales del párrafo (a), se unifican los ítems (a)(1), (a)(2) y (a)(3) en el párrafo (a)(1). Por lo tanto, este requisito solo queda con los ítems 145.115 (a)(1), (a)(2) y (a)(3), de acuerdo a la propuesta</i> • <i>A la propuesta original de cinco (5) numerales del párrafo (b), se unifican los ítems (b)(1), (b)(2) y (b)(3) en el párrafo (b)(1). Por lo tanto, este requisito solo queda con los ítems 145.115 (b)(1), (b)(2) y (b)(3), de acuerdo a la propuesta.</i> • <i>Se aprueba la propuesta correspondiente al 145.115 (c)</i>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>(b) Componentes AOTE, debe tener:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) nombre del titular de la AOTE, marca registrada, símbolo u otra identificación aprobada por la AAC del Estado de diseño; (2) número de parte; (3) número de OTE y carta de designación; (4) todas las marcas específicamente requeridas por el OTE; y (5) número de serie o fecha de fabricación, o ambos. <p>(c) Partes críticas deben tener:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) Número de serie o equivalente, exclusivo de esa parte; y (2) Otros requisitos establecidos en esta sección, como sea aplicable. 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Desarrollar un MAC en la CA-AIR-45-001 para abordar la orientación de la nota del párrafo (a) y eliminar la nota de la propuesta.</i>
	<p>(d) Si el componente es demasiado pequeño o imposible para identificarlo con la información establecida por esta Sección, el fabricante debe adjuntar toda la información a la parte o su envase o contenedor.</p>	<p>Se desarrolla este requisito a fin de establecer lo que debe hacer el fabricante en caso de que el componente no permita estampar en dicho componente.</p> <p><i>Durante la segunda teleconferencia se acordó por consenso aceptar la propuesta de mejora e incluir el 145.115 (d).</i></p>
<p>Capítulo C: Marcas de nacionalidad y matrícula</p>	<p>Capítulo C: Marcas de nacionalidad y matrícula</p>	
	<p>.....</p>	<p>Se desarrolla el requisito de marca de nacionalidad y matrícula para la entrega de aeronaves luego de ser fabricadas. ANAC de Brasil RBAC 45, 45.31 y FAA de USA 14 CFR Part 45, 45.31.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>45.210 Marcas de nacionalidad y matrícula para exportar aeronaves</p> <p>Una persona que fabrique una aeronave en un Estado de diseño/fabricación, para su entrega inmediata fuera de dicho Estado puede exhibir en esa aeronave las marcas requeridas por el Estado de matrícula de la aeronave y solo podrá volar en el Estado de diseño/fabricación para vuelos de comprobación y demostración durante un periodo de tiempo limitado o mientras se encuentre en tránsito necesario para la entrega al comprador.</p>	<p>Pendiente para la plenaria de la RPEA/17</p> <p><i>Durante la segunda teleconferencia se acordó por consenso que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.</i></p> <p><i>Asimismo, los expertos buscarían mayor soporte para la propuesta realizada, presentando las referencias que conllevaron a presentar este requisito.</i></p>
	<p>45.215 Eliminación de las marcas de nacionalidad y matrícula luego de la venta de las aeronaves</p> <p>El titular del certificado de matrícula de la aeronave debe remover, antes de la entrega al comprador, todas las marcas de nacionalidad y matrícula del Estado de matrícula anterior de la aeronave, a menos que el comprador sea:</p> <p>(a) una persona con ciudadanía del Estado de matrícula anterior; o</p> <p>(b) cuando la aeronave está basada y se utilice en el Estado de matrícula anterior, por una corporación (que no sea una corporación con ciudadanía en el Estado de matrícula anterior) legalmente organizada y que haga negocios según las leyes del Estado de matrícula.</p>	<p>Se desarrolla el requisito de lo que debe realizar el titular del certificado de matrícula en relación a las marcas de nacionalidad y matrícula antes de la entrega al comprador. ANAC de Brasil RBAC 45, 45.33 y FAA de USA 14 CFR Part 45, 45.33.</p> <p>Pendiente para la plenaria de la RPEA/17</p> <p><i>Durante la segunda teleconferencia se acordó por consenso que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.</i></p> <p><i>Asimismo, los expertos buscarían mayor soporte para la propuesta realizada, presentando las referencias que conllevaron a presentar este requisito.</i></p>

Apéndice C—NE/02 Oportunidades de mejora al LAR 91 (Comentada y con los acuerdos alcanzados)

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>Capítulo A: Generalidades</p> <p>(1) Definiciones Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:</p> <p>.....</p> <p>Conformidad (visto bueno) de mantenimiento. Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, de conformidad con los datos de mantenimiento aplicables y los procedimientos descritos en el manual de la organización de mantenimiento.</p> <p>.....</p> <p>Mantenimiento. Ejecución de los trabajos requeridos para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, lo que incluye una o varias de las siguientes tareas: reacondicionamiento, inspección, reemplazo de piezas, rectificación de defecto e incorporación de una modificación o reparación.</p>	<p>Capítulo A: Generalidades</p> <p>(1) Definiciones Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:</p> <p>.....</p> <p>Conformidad (visto bueno) de mantenimiento. Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refieren han sido concluidos de manera satisfactoria, de conformidad con los datos de mantenimiento aplicables y los procedimientos descritos en el manual de la organización de mantenimiento con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.</p> <p>.....</p> <p>Mantenimiento. Ejecución de los trabajos requeridos Realización de las tareas requeridas en una aeronave o componente de aeronave para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves dicha aeronave, o componente de aeronave lo que incluye una o varias de las siguientes tareas.</p>	<p>Actualización con lo establecido en el Anexo Parte II y Parte III.</p>	<p><i>Durante la segunda teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora a las definiciones:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Conformidad de mantenimiento</i> • <i>Mantenimiento</i> • <i>Mantenimiento de la aeronavegabilidad</i> • <i>Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM)</i> • <i>Manual de la organización de mantenimiento (MOM)</i> • <i>Reparación</i>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>Mantenimiento de la aeronavegabilidad. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que todas las aeronaves cumplen con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantienen en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.</p> <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 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</p>	<p>reacondicionamiento, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, reemplazo de piezas, rectificación de defecto e incorporación y la realización de una modificación o reparación.</p> <p>Mantenimiento de la aeronavegabilidad. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que todas las aeronaves, y componente de aeronaves cumplen cumplan en los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene mantengan en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.</p> <p>Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM). Documento que describe los procedimientos necesarios del explotador para garantizar que todo mantenimiento, programado o no, se realiza en las aeronaves del explotador a su debido tiempo y de manera controlada y satisfactoria.</p> <p>Manual de procedimientos del organismo de la organización mantenimiento (MOM). Documento</p>		

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>inspección.</p> <p>Reparación. Restauración de un producto aeronáutico a su condición de aeronavegabilidad para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente, cuando ésta</p>	<p>aprobado por el jefe gerente responsable del organismo de mantenimiento que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones directivas del personal clave, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad, o de inspección y de seguridad operacional.</p> <p>Reparación. Restauración de un producto aeronáutico de una aeronave o componente de aeronave a su condición de aeronavegabilidad para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad cuando ésta</p>		
<p>Capítulo H: Control y de requisitos</p>	<p>Capítulo H: Control y de requisitos</p>	<p>Se elimina párrafo (b) en vista de que se encuentra contenida en el Párrafo</p>	<p><i>Comentario sobre eliminación del párrafo (b):</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p style="text-align: center;">mantenimiento</p> <p>91.1100 Aplicación</p> <p>(a) 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 sus aeronaves.</p> <p>(b) Este capítulo no se aplica a las aeronaves que operan según el LAR 135 y/o 121.</p>	<p style="text-align: center;">mantenimiento</p> <p>91.1100 Aplicación</p> <p>(a) 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 sus aeronaves.</p> <p>(b) Este capítulo no se aplica a las aeronaves que operan según el LAR 135 y/o 121.</p>	<p>91.005 del LAR 91 Parte I</p>	<p><i>La sección 91.005 del Capítulo A del LAR 91, Parte I, trata de una manera general el alcance de la aplicación de este reglamento en todo su contexto, mientras que el párrafo (b) de la sección 91.1100 del Capítulo H, si bien puede verse como una redundancia respecto a lo señalado en el Capítulo A, establece con mayor precisión y claridad el alcance de un aspecto específico de la norma, en este caso el tema de “control, y requisitos de mantenimiento”.</i></p> <p><i>De hecho, esta necesidad de enfatización en la precisión de un tema específico se repite en los Capítulos B, F, y L, del LAR 91 en los cuales la norma ha previsto una sección de Aplicación:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Capítulo B: Reglas de vuelo</i> <i>91.105 Aplicación</i> • <i>Capítulo F: Instrumentos y equipos de las aeronaves</i> <i>91.805 Aplicación</i> • <i>Capítulo L: Operaciones de aeronaves extranjeras y nacionales que operan en el exterior y reglas que gobiernan a las personas a bordo de dichas aeronaves</i> <i>91.1605 Aplicación</i> <p><i>Bajo el criterio de la propuesta podría considerarse válido también eliminar</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
			<p>los ítems de Aplicación antes señalados ya que de manera general están cubiertos por el párrafo 91.005 en mención, sin embargo, esto le restaría claridad a la norma.</p> <p><i>Recomendación:</i> <i>Por lo antes señalado, no modificar el texto de la norma vigente.</i></p> <p><i>Durante la segunda teleconferencia se acordó por consenso que se mantenga como actualmente está el requisito 91.1100</i></p>
<p>91.1105 Responsabilidad de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) El explotador de una aeronave es responsable por asegurarse que:</p> <p>(1) la aeronave y componentes de aeronaves operados por él se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;</p> <p>(2) se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave o componente de aeronave;</p> <p>(3) el mantenimiento sea ejecutado y controlado en conformidad con el LAR 43 y 91;</p> <p>(4) el Certificado de Conformidad de</p>	<p>91.1105 Responsabilidad de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) El explotador de una aeronave es responsable por asegurarse que:</p> <p>(1) la aeronave y componentes de aeronaves operados por él se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;</p> <p>(2) se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave o componente de aeronave;</p> <p>(3) el mantenimiento sea ejecutado y controlado en conformidad con el LAR 43 y 91;</p> <p>(4) el certificado de conformidad de</p>	<p>- Se agrega el numeral (5), requisito que se alinea con la Enmienda 36, Anexo 6, Parte II, 2.6.1 Responsabilidades del propietario respecto del mantenimiento, ítem 2.6.1.3.</p> <p>- En el numeral (8) se corrige requisito del programa de mantenimiento en vista que el programa de mantenimiento es solo aplicable a los helicópteros (Anexo 6, Parte III, Sección 6.1 (d)) – Responsabilidades de mantenimiento.</p> <p>- El Anexo 6 Parte II Capítulo 2.6, párrafo 2.6.1 (b), establece que el propietario o el arrendatario no operará un avión a menos que el mantenimiento del mismo, así como de cualquier motor, hélice y pieza conexos, lo lleve a cabo una persona u organismo, <u>de conformidad con los procedimientos</u> autorizados por el</p>	<p><i>Comentario: sobre inclusión del el numeral (5)</i></p> <p>- <i>Lo previsto en el Anexo 6, Parte II, 2.6.1 Responsabilidades del propietario respecto del mantenimiento, ítem 2.6.1.3, está cubierto por el párrafo (a)(3) de esta sección, en la que se señala que el mantenimiento se ejecute y controle de conformidad con el LAR 43 y 91.</i></p> <p><i>En efecto, el LAR 43 ya tiene previsto la ejecución del mantenimiento en todas sus facetas por un organismo o por una persona (43.200, 43,205 y 43.210), de conformidad con los procedimientos previstos en el Capítulo D, Reglas de Mantenimiento, por lo que no hay necesidad de agregar el párrafo propuesto para asegurar esta prescripción del Anexo 6 en este reglamento.</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>Mantenimiento (CCM) sea emitido una vez que el mantenimiento ha sido completado satisfactoriamente de acuerdo al LAR 43.300;</p> <p>(5) se mantenga la validez y vigencia del certificado de aeronavegabilidad de cada una de sus aeronaves;</p> <p>(6) el equipo operacional y de emergencia necesario para el tipo de vuelo previsto esté en buenas condiciones;</p> <p>(7) se cumpla el programa de mantenimiento de la aeronave;</p> <p>(8) se cumplan las directrices de aeronavegabilidad aplicables y cualquier otro requerimiento de aeronavegabilidad continua descrita como obligatorio por la AAC del Estado de matrícula; y</p> <p>(9) cuando la lista de discrepancias de acuerdo con la MEL aprobada incluya instrumentos o equipamiento inoperativos, se coloque en ellos la leyenda "NO OPERATIVO" como lo requiere el LAR 43.405 (d)</p>	<p>mantenimiento (CCM) sea emitido una vez que el mantenimiento ha sido completado satisfactoriamente de acuerdo al LAR 43.300;</p> <p>(5) cuando la conformidad de mantenimiento no la haya expedido una organización de mantenimiento aprobado, la persona que firme la conformidad de mantenimiento será titular de la licencia que se establece en la Sección 43.210.</p> <p>(5)(6) se mantenga la validez y vigencia del certificado de aeronavegabilidad de cada una de sus aeronaves;</p> <p>(6)(7) el equipo operacional y de emergencia necesario para el tipo de vuelo previsto esté en buenas condiciones;</p> <p>(7)(8) se cumpla el programa de mantenimiento de la aeronave el mantenimiento de la aeronave se efectúa conforme a un programa de</p>	<p>Estado de matrícula.</p> <p>- En numeral (9) se corrige término de conformidad con la definición de "Mantenimiento de la aeronavegabilidad"</p>	<p>- Por otro lado, el espíritu de esta Sección en el LAR 91 es establecer un listado de responsabilidades respecto de la aeronavegabilidad de carácter general, y no la descripción detallada de un procedimiento como responsabilidad específica que ya está detallada, como corresponde, en el LAR 43.</p> <p>Recomendación: Por lo antes señalado, no es necesario considerar la inclusión del párrafo (a)(5) propuesto.</p> <p>Asimismo, se considera que en el ítem (4) no amerita establecer en detalle el requisito LAR 43.300, bastaría con nombrar al LAR 43.</p> <p><u>Comentario: [cambio en el numeral (8)]</u></p> <p>En efecto, el Anexo 6 en su Parte II hace referencia a un programa de mantenimiento aceptado por el estado de matrícula (2.6.1.4), mientras que en su Parte III hace referencia a un programa de mantenimiento aprobado. Pero en ambos casos el sujeto en cuestión es un PM cuya definición se encuentra establecida tanto en la parte II y parte III del Anexo 6 del mismo modo que en el LAR 91.</p> <p>Programa de mantenimiento. Documento que describe las tareas concretas de mantenimiento</p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
(2).	<p>mantenimiento aceptado por el Estado de matrícula;</p> <p>(8)(9) se cumplan las directrices de aeronavegabilidad aplicables y cualquier otro requerimiento de mantenimiento de la aeronavegabilidad continua descrita como obligatorio por la AAC del Estado de matrícula; y</p> <p>(9)(10) cuando la lista de discrepancias de acuerdo con la MEL aprobada incluya instrumentos o equipamiento inoperativos, se coloque en ellos la leyenda "NO OPERATIVO" como lo requiere el LAR 43.405 (d) (2).</p>		<p>programadas y la frecuencia con que han de efectuarse y procedimientos conexos, por ejemplo, el programa de fiabilidad, que se requieren para la seguridad de las operaciones de aquellas aeronaves a las que se aplique el programa</p> <p><i>Así mismo, cuando el Anexo señala que <u>la persona u organismo efectúe el mantenimiento respecto de procedimientos autorizados por el estado de matrícula</u>, se está refiriendo a que tal autorización pueda ser una aceptación o una aprobación de un programa de mantenimiento.</i></p> <p><i>Por lo tanto, el texto vigente del numeral (8) no está contradiciendo el Anexo 6 al señalar que el explotador tiene responsabilidad de cumplir con el PM, sea esta aceptada o aprobada.</i></p> <p><i>Por el contrario, el cambio propuesto en el numeral (8) solo obligaría responsabilidad del explotador respecto del PM aceptado, mas no del aprobado.</i></p> <p><i>Recomendación:</i> <i>por lo antes señalado, no modificar el texto de la norma vigente a excepción del requisito 91.1105 (a)(4) en donde solo se debe considerar como referencia el LAR 43.</i></p> <p><i>Durante la segunda teleconferencia se acordó:</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
			<ul style="list-style-type: none"> • No incorporar el requisito 91.1105 (a)(5) que se había propuesto. • No incorporar el requisito 91.1105 (a) (8) que se había propuesto. • En el requisito 91.1105 (a)(4) solo se debe considerar como referencia el LAR 43.
<p>91.1110 Programa de mantenimiento</p> <p>(a) El explotador de una aeronave debe mantener la aeronave, excepto para las contempladas en el Párrafo (c) siguiente, de acuerdo con:</p> <p>(1) un programa de mantenimiento que resulte aceptable para el Estado de matrícula; o</p> <p>(2) los tiempos de reemplazo obligatorio, los intervalos de inspección y procedimientos específicos relacionados, incluidos en la sección limitaciones de aeronavegabilidad del manual de mantenimiento del fabricante o en las instrucciones de aeronavegabilidad continua.</p> <p>(b) El explotador de aeronaves de hasta 5 700 kg de peso (masa)</p>	<p>91.1110 Programa de mantenimiento</p> <p>(a) El explotador de una aeronave debe mantener la aeronave, excepto para las contempladas en el Párrafo (c) siguiente, de acuerdo con:</p> <p>(1) un programa de mantenimiento que resulte aceptable para el <u>aceptado o aprobado por</u> el Estado de matrícula; o</p> <p>(2) los tiempos de reemplazo obligatorio, los intervalos de inspección y procedimientos específicos relacionados, incluidos en la sección limitaciones de aeronavegabilidad del manual de mantenimiento del fabricante o en las instrucciones de aeronavegabilidad <u>continua</u> para el mantenimiento de la</p>	<p>- En sección (a)(2) se corrige término “instrucciones de aeronavegabilidad continua” por “<i>instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad</i>” y se incluye las siglas (ICA) a fin de aclarar que se está refiriendo a los documentos emitidos por el fabricante, como es el caso de manual de mantenimiento, manual de reparación estructural, etc.</p> <p>- En relación al programa de mantenimiento, es importante tener en cuenta que el Anexo 6 Parte II no exige que los explotadores de aviación general tengan un programa de mantenimiento. Por el contrario, si es un requisito para los helicópteros de acuerdo al Anexo 6 Parte III, Sección III.</p> <p>- Se elimina el contenido del literal (c) correspondiente a: “<i>Para aeronaves grandes y turborreactores en el diseño y aplicación del programa de mantenimiento del explotador, se deben observar los principios básicos a factores humanos</i>”, para trasladarlo al nuevo Capítulo F de la Parte II del</p>	<p><i>La justificación o comentario señalada en el segundo párrafo no se ajusta a lo establecido en el Anexo 6 que en su Parte II hace referencia a un programa de mantenimiento <u>aceptado</u> por el estado de matrícula, mientras que en su Parte III hace referencia a un programa de mantenimiento <u>aprobado</u>. No obstante, esta diferencia de validación, en ambas partes del Anexo el programa de mantenimiento es un requisito que está definido como un conjunto de tareas que debe efectuar el explotador sin precisar que ésta deba ser aprobada o aceptada, y esa es la posición que se encuentra establecida actualmente en el LAR 91.</i></p> <p><i>Como evidencia de lo anterior, en los siguientes párrafos del Anexo 6 Parte II se establecen requerimientos de programa de mantenimiento para aviación general:</i></p> <p><i>2.6.1.4: El propietario o el arrendatario garantizarán que el mantenimiento del avión se efectúa conforme al programa de</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>máximo de despegue (MTOW), y de helicópteros de hasta 3 175 kilos de peso (masa) máxima de despegue (MTOW), que no sean potenciados por turbina, excepto para los contemplados en el Párrafo (c), debe realizar una inspección anual de acuerdo a lo siguiente:</p> <p>(1) las aeronaves para las cuales los manuales emitidos por el organismo responsable del diseño establezcan tareas de mantenimiento, se debe realizar la tarea de mantenimiento equivalente a la inspección anual del LAR 43, cada doce (12) meses calendarios. Para las que no se ha establecido una tarea de mantenimiento equivalente a una inspección anual, esta debe realizarse de acuerdo a la establecida en el LAR 43;</p> <p>(2) para las que no se ha establecido una tarea de mantenimiento equivalente a una inspección anual, esta debe realizarse de acuerdo a la establecida en el LAR 43; y</p> <p>(3) para los numerales (1) y (2) se debe emitir una</p>	<p>aeronavegabilidad (ICA).</p> <p>(b) El explotador de aeronaves de hasta 5 700 kg de peso (masa) máximo de despegue (MTOW), y de helicópteros de hasta 3 175 kilos de peso (masa) máxima de despegue (MTOW), que no sean potenciados por turbina, excepto para los contemplados en el Párrafo (c), debe realizar una inspección anual de acuerdo a lo siguiente:</p> <p>(1) las aeronaves para las cuales los manuales emitidos por el organismo responsable del diseño establezcan tareas de mantenimiento, se debe realizar la tarea de mantenimiento equivalente a la inspección anual del LAR 43, cada doce (12) meses calendarios. Para las que no se ha establecido una tarea de mantenimiento equivalente a una inspección anual, esta debe realizarse de acuerdo a la establecida en el LAR 43;</p> <p>(2) para las que no se ha establecido una tarea de mantenimiento equivalente a una inspección anual, esta debe realizarse de acuerdo a la establecida en</p>	<p>LAR 91</p>	<p><i>mantenimiento aceptado por el Estado de matrícula.</i></p> <p>2.6.2.1 El propietario de un avión o el arrendatario, si el avión está arrendado, se asegurarán de que se conserven los registros siguientes durante los plazos indicados en 2.6.2.2:</p> <p>(e) situación actual del avión en cuanto al cumplimiento del programa de mantenimiento</p> <p>Esta acción en el párrafo (c) (eliminación de la referencia a aeronaves grandes y turborreactores) obliga a crear una sección de Programa de mantenimiento en la Parte II de la RAP 91, el cual no se identifica con precisión. Solo se señala que irá a un nuevo Capítulo F cuyo sustento no está definido.</p> <p>Sin embargo, como está diseñada la estructura del LAR 91, el Capítulo H de la Parte I del LAR es aplicable a las aeronaves pequeñas y grandes, y el PM, de manera general, es aplicable a ambas categorías de aeronaves. Por lo que no es necesario crear el nuevo capítulo F en la Parte II del LAR 91.</p> <p><i>Recomendación:</i> <i>Por lo antes señalado, no modificar el texto de la norma vigente. A excepción de (a)(2)</i></p> <p><i>Durante la segunda teleconferencia se</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>certificación de conformidad de mantenimiento de acuerdo con el LAR 43.400.</p> <p>(c) Los Párrafos (a) y (b) de esta sección no se aplican a las aeronaves que posean un permiso especial de vuelo, un certificado de aeronavegabilidad provisional o un certificado experimental vigente.</p> <p>Para aeronaves grandes y turborreactores en el diseño y aplicación del programa de mantenimiento del explotador, se deben observar los principios básicos a factores humanos.</p> <p>(d) El programa de mantenimiento requerido en (a) debe incluir al menos lo siguiente:</p> <p>(1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizaran, teniendo en cuenta la utilización prevista de la aeronave;</p> <p>(2) cuando sea aplicable, el programa de integridad estructural;</p> <p>(3) procedimientos para cambiar o desviarse de lo indicado en los Párrafos</p>	<p>el LAR 43; y</p> <p>(3) para los numerales (1) y (2) se debe emitir una certificación de conformidad de mantenimiento de acuerdo con el LAR 43.400.</p> <p>(c) Los Párrafos (a) y (b) de esta sección no se aplican a las aeronaves que posean un permiso especial de vuelo, un certificado de aeronavegabilidad provisional o un certificado experimental vigente.</p> <p>(d) Para aeronaves grandes y turborreactores en el diseño y aplicación del programa de mantenimiento del explotador, se deben observar los principios básicos a factores humanos.</p> <p>(d) (e) El programa de mantenimiento requerido en (a) debe incluir al menos lo siguiente:</p> <p>(1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta la utilización prevista de la aeronave;</p> <p>(2) cuando sea aplicable, el programa de integridad</p>		<p>acordó:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modificar el requisito 91.1110 (a)(1) a fin de cambiar: “un programa de mantenimiento que resulte aceptable...” por “un programa de mantenimiento aceptado o aprobado por el”. • Se acepta la propuesta de mejora del requisito 91.1110 (a)(2). • No modificar el contenido del requisito 91.1110 (c)

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>(a) (1) y (a) (2) de esta sección de acuerdo a lo aprobado por la AAC del Estado de matrícula;</p> <p>(4) cuando sea aplicable, una descripción del programa de confiabilidad y monitoreo por condición para la aeronave y componentes de aeronaves;</p> <p>(5) las tareas y plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios al aprobar el diseño de tipo o los cambios al programa de mantenimiento que se hayan aprobado se deben identificar como tales;</p> <p>(6) el programa de mantenimiento debe basarse en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño de tipo, y en cualquier experiencia adicional aplicable;</p> <p>(7) requisitos especiales de mantenimiento para las</p>	<p>estructural;</p> <p>(3) procedimientos para cambiar o desviarse de lo indicado en los Párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta sección de acuerdo a lo aprobado por la AAC del Estado de matrícula;</p> <p>(4) cuando sea aplicable, una descripción del programa de confiabilidad y monitoreo por condición para la aeronave y componentes de aeronaves;</p> <p>(5) las tareas y plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios al aprobar el diseño de tipo o los cambios al programa de mantenimiento que se hayan aprobado se deben identificar como tales;</p> <p>(6) el programa de mantenimiento debe basarse en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño de tipo, y en cualquier experiencia adicional aplicable;</p>		

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS; y</p> <p>(8) en forma oportuna, el explotador debe enviar a todos los organismos y personas que hayan recibido el programa de mantenimiento una copia de todas las enmiendas introducidas en dicho programa.</p> <p>(e) El explotador de un avión o un helicóptero no podrá operar la aeronave en el espacio aéreo controlado bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) a menos que:</p> <p>(1) Dentro de los 24 meses calendarios precedentes, cada sistema de presión estática, cada altímetro y cada sistema automático de información de altitud de presión, ha sido probado, inspeccionado y se ha determinado que cumple con el Apéndice 3 del LAR 43;</p> <p>(2) Después de cualquier apertura y cierre de los sistemas de presión estática, excepto para el uso de las válvulas de drenaje del sistema y las</p>	<p>(7) requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS; y</p> <p>(8) en forma oportuna, el explotador debe enviar a todos los organismos y personas que hayan recibido el programa de mantenimiento una copia de todas las enmiendas introducidas en dicho programa.</p> <p>(e)-(f) El explotador de un avión o un helicóptero no podrá operar la aeronave en el espacio aéreo controlado bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) a menos que:</p> <p>(1) Dentro de los 24 meses calendarios precedentes, cada sistema de presión estática, cada altímetro y cada sistema automático de información de altitud de presión, ha sido probado, inspeccionado y se ha determinado que cumple con el Apéndice 3 del LAR 43;</p> <p>(2) Después de cualquier apertura y cierre de los sistemas de presión estática, excepto para el</p>		

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>válvulas de presión estática alternativa, el sistema ha sido probado e inspeccionado y se ha determinado que cumple con los Apéndices 3 y 4 del LAR 43, y después de la instalación o del mantenimiento del sistema de información automático de altitud de presión del transponder ATC, donde podrían ser introducidos errores de correspondencia de datos, el sistema integrado debe haber sido probado, inspeccionado, y determinado que cumple con el Párrafo (c) del Apéndice 3 del LAR 43; y</p> <p>(3) Cada transpondedor ATC que se requiera que esté instalado en la aeronave haya sido probado e inspeccionado bajo el Apéndice 3 del LAR 43 dentro de los 24 meses calendarios precedentes y después de cualquier instalación, o mantenimiento, sobre un transpondedor ATC donde podrían introducirse errores de correspondencia de datos, el sistema integrado haya</p>	<p>uso de las válvulas de drenaje del sistema y las válvulas de presión estática alternativa, el sistema ha sido probado e inspeccionado y se ha determinado que cumple con los Apéndices 3 y 4 del LAR 43, y después de la instalación o del mantenimiento del sistema de información automático de altitud de presión del transponder ATC, donde podrían ser introducidos errores de correspondencia de datos, el sistema integrado debe haber sido probado, inspeccionado, y determinado que cumple con el Párrafo (c) del Apéndice 3 del LAR 43; y</p> <p>(3) Cada transpondedor ATC que se requiera que esté instalado en la aeronave haya sido probado e inspeccionado bajo el Apéndice 3 del LAR 43 dentro de los 24 meses calendarios precedentes y después de cualquier instalación, o mantenimiento, sobre un transpondedor ATC donde podrían introducirse errores de</p>		

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p> sido probado e inspeccionado, y se haya verificado que cumple con el Apéndice 4 del LAR 43.</p>	<p> correspondencia de datos, el sistema integrado haya sido probado e inspeccionado, y se haya verificado que cumple con el Apéndice 4 del LAR 43.</p>		
<p>91.1115 Control del mantenimiento de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) Esta sección establece los requisitos que el explotador debe cumplir, con el fin de efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la Sección 91.1105 y demás requisitos establecidos en este capítulo.</p> <p>(b) El explotador debe asegurar:</p> <p>(1) la definición de un programa de mantenimiento para cada aeronave;</p> <p>(2) que las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas solamente de acuerdo a los datos aprobados por la AAC del Estado de matrícula;</p> <p>(3) que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con los datos de mantenimiento aceptables de la organización del</p>	<p>91.1115 Control del mantenimiento de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) Esta sección establece los requisitos que el explotador debe cumplir, con el fin de efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la Sección 91.1105 y demás requisitos establecidos en este capítulo.</p> <p>(b) El explotador debe asegurar:</p> <p>(1) la definición de un programa de mantenimiento para cada aeronave, como sea aplicable;</p> <p>(2) que las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas solamente de acuerdo a los datos aprobados por la AAC del Estado de matrícula;</p> <p>(3) que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con los datos de</p>	<ul style="list-style-type: none"> - En (b)(1) y (b)(6) se incluye el término “cuando sea aplicable”, el cambio obedece a que el Anexo 6 Parte II no exige que los explotadores de aviación general tengan un programa de mantenimiento. Por el contrario, si es un requisito para los helicópteros de acuerdo al Anexo 6 Parte III, Sección III. - Se elimina párrafo (5) para trasladar al nuevo Capítulo F de la Parte II del LAR 91 	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Por lo señalado en el comentario de la sección 91.1110 (en la que se justificó que el PM sí es un requerimiento para aviación general), el sustento para la inclusión término “cuando sea aplicable” en los párrafos (b)(1) y (b)(6) no es correcto.</i> - <i>La eliminación del párrafo (5) queda sin sustento de acuerdo al comentario efectuado para el párrafo 91.1110(c) anterior, en la que se señaló que la creación de un nuevo capítulo F en la Parte II del LAR 91 carecía de sustento.</i> <p><u>Recomendación:</u> Por lo antes señalado, no modificar el texto de la norma vigente.</p> <p>Durante la segunda teleconferencia se acordó:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No modificar el requisito 91.1115 (b)(1); • No eliminar el requisito 91.1115 (a)(5) y mantenerlo como actualmente se encuentra; • No modificar el requisito 91.1115

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>diseño de tipo;</p> <p>(4) que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean aplicables a sus aeronaves y componentes de aeronaves;</p> <p>(5) para aeronaves grandes y turborreactores, obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones emitidas por la organización responsable del diseño de tipo;</p> <p>(6) que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado, sean corregidos de acuerdo al LAR 43.300;</p> <p>(7) que se cumpla con el programa de mantenimiento;</p> <p>(8) que se controle la sustitución de componentes de aeronaves con vida limitada;</p> <p>(9) que se controlen y conserven todos los registros de mantenimiento de las aeronaves;</p> <p>(10) que la declaración del peso (masa) y centrado refleje el</p>	<p>mantenimiento aceptables de la organización del diseño de tipo;</p> <p>(4) que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean aplicables a sus aeronaves y componentes de aeronaves;</p> <p>(5) para aeronaves grandes y turborreactores, obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones emitidas por la organización responsable del diseño de tipo;</p> <p>(6)(5) que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado, sean corregidos de acuerdo al LAR 43.300;</p> <p>(7)(6) que se cumpla con el programa de mantenimiento, como sea aplicable;</p> <p>(8)(7) que se controle la sustitución de componentes de aeronaves con vida limitada;</p> <p>(9)(8) que se controlen y conserven todos los</p>		<p>(b)(7);</p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>estado actual de la aeronave; y</p> <p>(11) que se mantienen y utilizan los datos de mantenimiento actualizados que sean aplicables, para la realización de tareas de control de mantenimiento.</p>	<p>registros de mantenimiento de las aeronaves;</p> <p>(10)(9) que la declaración del peso (masa) y centrado refleje el estado actual de la aeronave; y</p> <p>(11)(10) que se mantienen y utilizan los datos de mantenimiento actualizados que sean aplicables, para la realización de tareas de control de mantenimiento.</p>		
<p>91.1120 Manual de control de mantenimiento (MCM)</p> <p>(a) El explotador de aeronaves con una masa certificada de despegue de más de 5,700 Kg o aviones equipados con uno o más motores turbo reactores debe desarrollar y mantener actualizado un MCM, para uso y orientación del personal de control de control de mantenimiento, de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice R.</p> <p>(b) El MCM debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.</p> <p>(c) El MCM y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su</p>	<p>91.1120 Manual de control de mantenimiento (MCM) RESERVADO</p> <p>(a) El explotador de aeronaves con una masa certificada de despegue de más de 5,700 Kg o aviones equipados con uno o más motores turbo reactores debe desarrollar y mantener actualizado un MCM, para uso y orientación del personal de control de control de mantenimiento, de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice R.</p> <p>(b) El MCM debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.</p> <p>(c) El MCM y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su</p>	<p>Este requisito de acuerdo al Anexo 6, Parte II, Capítulo 3.8.2 es una recomendación que establece que un explotador debería proporcionar para uso y orientación del personal de mantenimiento y operaciones, un manual de control de mantenimiento.</p>	<p><i>Debemos tener presente que un MCM es un documento propio del sistema de gestión de un explotador de servicio aéreos, normalmente compleja, que podría configurar un exceso para una operación de aviación general, entendiéndose que ésa es la razón por la que en el Anexo 6 Parte II, Párrafo 3.8.2 aparece como una recomendación. No obstante, ha sido un punto de vista imperante en la región que la complejidad que puede resultar la gestión de la operación de aeronaves grandes de aviación general podría necesitar de un documento directriz para las actividades a realizar de tal modo de reducir riesgos de seguridad operacional. Por lo demás, en la práctica, un explotador de aviación general siempre ha establecido directrices o métodos para efectuar el control de mantenimiento a fin de asegurar la</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
diseño los principios de factores humanos.	diseño los principios de factores humanos.		<p>aeronavegabilidad, que no necesariamente se ha denominado MCM. Para este fin la propuesta de mantener el requisito en el LAR 91 solo pretende estandarizar tales métodos o directrices en un documento con una estructura y contenido establecido en el Apéndice R de este reglamento</p> <p><u>Recomendación:</u> Por lo antes señalado, no eliminar el texto de la norma vigente.</p> <p>Durante la segunda teleconferencia se acordó:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantener la Sección 91.1120; • Se deberá desarrollar el requisito 91.1120 (a) de forma más clara. Se acordó que el grupo asignado a desarrollar la nota de estudio tendría una propuesta que será presentada en la RPEA/17 a llevarse a cabo del 24 al 28 de agosto.
<p>91.1125 Registros de mantenimiento</p> <p>(a) El 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 (hora, tiempo transcurrido y ciclos según</p>	<p>91.1125 Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) El 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 (hora, tiempo transcurrido</p>	<p>El Anexo 6, Parte II a partir del 5 de noviembre de 2020 cambia el término “registros de mantenimiento” por “registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad”</p>	<p>Durante la segunda teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora al título del requisito 91.1125</p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>corresponda) de la aeronave y de los componentes de aeronaves de vida limitada;</p> <p>(2) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) desde la última reparación general (overhaul) de la aeronave y de los componentes de aeronave instalados en la aeronave que requieran una reparación general obligatoria a intervalos de tiempo de utilización definidos;</p> <p>(3) estado actualizado del cumplimiento de cada directriz de aeronavegabilidad aplicable a cada aeronave y componente de aeronave, en donde se indique el método de cumplimiento, el número de directriz de aeronavegabilidad; si la directriz de aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el</p>	<p>y ciclos según corresponda) de la aeronave y de los componentes de aeronaves de vida limitada;</p> <p>(2) el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) desde la última reparación general (overhaul) de la aeronave y de los componentes de aeronave instalados en la aeronave que requieran una reparación general obligatoria a intervalos de tiempo de utilización definidos;</p> <p>(3) estado actualizado del cumplimiento de cada directriz de aeronavegabilidad aplicable a cada aeronave y componente de aeronave, en donde se indique el método de cumplimiento, el número de directriz de aeronavegabilidad; si la directriz de aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha de cuando la</p>		

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>momento y la fecha de cuando la próxima acción es requerida;</p> <p>(4) registros y datos de mantenimiento aprobados de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en cada aeronave y componente de aeronave;</p> <p>(5) estado actualizado de cada tipo de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado en la aeronave;</p> <p>(6) cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave o componente de aeronave, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento; y</p> <p>(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</p>	<p>próxima acción es requerida;</p> <p>(4) registros y datos de mantenimiento aprobados de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en cada aeronave y componente de aeronave;</p> <p>(5) estado actualizado de cada tipo de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado en la aeronave;</p> <p>(6) cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave o componente de aeronave, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento; y</p> <p>(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</p> <p>(b) Los registros indicados en los Párrafos (a) (1) a (a) (5) de esta sección, se deberán conservar</p>		

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>mantenimiento.</p> <p>(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 retirar permanentemente de servicio el componente al que se refiere y los registros enumerados en los Párrafos (a) (6) y (a) (7) de esta sección, se conservarán hasta que se repita o se reemplace por un trabajo o inspección equivalente en alcance y detalle.</p> <p>(c) El explotador debe garantizar que se conserven los registros de forma segura para protegerlo de daños, alteraciones y robo.</p>	<p>durante un período de 90 días después de retirar permanentemente de servicio el componente al que se refiere y los registros enumerados en los Párrafos (a) (6) y (a) (7) de esta sección, se conservarán hasta que se repita o se reemplace por un trabajo o inspección equivalente en alcance y detalle.</p> <p>(c) El explotador debe garantizar que se conserven los registros de forma segura para protegerlo de daños, alteraciones y robo.</p>		
<p>91.1130 Transferencia de registros de mantenimiento</p> <p>(a) En caso de cambio temporal de explotador, los registros de mantenimiento se deben poner a disposición del nuevo explotador.</p> <p>(b) En caso de cambio permanente de explotador los registros de mantenimiento deben ser transferidos al nuevo explotador.</p>	<p>91.1130 Transferencia de registros de mantenimiento de aeronavegabilidad</p> <p>(a) En caso de cambio temporal de explotador, los registros de mantenimiento de aeronavegabilidad se deben poner a disposición del nuevo explotador.</p> <p>(b) En caso de cambio permanente de explotador los registros de mantenimiento de aeronavegabilidad deben ser transferidos al nuevo</p>	<p>El Anexo 6, Parte II a partir del 5 de noviembre de 2020 cambia el término “registros de mantenimiento” por “registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad”</p>	<p><i>Durante la segunda teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora presentada a la Sección 91.1130 título y requisitos (a) y (b)</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
	explotador.		
	(c) Los registros que sean transferidos deben ser mantenidos en una forma y formato que garanticen, en todo momento, su legibilidad, seguridad e integridad.	Nuevo requisito aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020 de acuerdo al Anexo 6, Parte II, 2.6.2 4	<p><i>Durante la segunda teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora al 91.1125 (c).</i></p> <p><i>Asimismo, se determinó que se evalúe la necesidad de desarrollar un MEI en la CA-AIR-91-001</i></p>
<p>91.1135 Certificación de conformidad de mantenimiento</p> <p>(a) 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 persona u organización autorizada de acuerdo con el LAR 43.400.</p>	<p>91.1135 Certificación de conformidad de mantenimiento</p> <p>(a) Un explotador que lleve a cabo el mantenimiento por personas u organizaciones de mantenimiento aprobadas a emitir el CCM debe asegurarse que se realiza conforme a lo establecido en el LAR 43.210, LAR 43.300; y 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 persona u organización autorizada de acuerdo con el LAR 43.400.</p>	<p>Se revisa a fin de incluir lo que se establece en el Anexo 6, Parte II a partir del 5 de noviembre de 2020, 2.6.4.1, 2.4.6.2</p>	<p><i>La ejecución del mantenimiento en todos sus aspectos ya se encuentra establecida en la RAP 43.</i></p> <p><i>Por lo tanto, si el párrafo 91.1105(a)(3) señala que el mantenimiento debe ser efectuado de conformidad con la RAP 43, no tiene ningún sentido repetir especificaciones sobre el mantenimiento que se encuentran ampliamente desarrolladas en la Rap 43.</i></p> <p><i>Recomendación:</i> <i>mantener el reglamento como está establecida actualmente.</i></p> <p><i>Durante la segunda teleconferencia se acordó por consenso que no se modifique el requisito 91.1135 (a)</i></p>
<p>(b) La certificación de conformidad de mantenimiento debe contener lo establecido en el LAR 43.405 (b).</p>		Sin cambios	
<p>91.1140 Informe sobre fallas, casos de mal</p>	<p>91.1140 Informe sobre fallas, casos de mal</p>	Se elimina lo relacionado a los aviones en vista que el Anexo 6 Parte II, Sección	<i>De acuerdo al esquema señalado en la OBSERVACION GENERAL planteada</i>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>funcionamiento y defectos</p> <p>(a) El explotador, con respecto a los aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg y a los helicópteros de más de 3 175 kg, debe informar a la ACC 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 la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizado por él.</p> <p>(b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.</p> <p>(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión.</p>	<p>funcionamiento y defectos</p> <p>(a) El explotador, con respecto a los aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg y a los helicópteros de más de 3 175 kg de masa máxima certificada de despegue, debe informar a la ACC 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 la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizado por él.</p> <p>(b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.</p> <p>(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la</p>	<p>2 no es una exigencia para los aviones que no sean Aviones grandes y turbo reactores. Pero si es un requisito para los helicópteros de más de 3 175 kg de masa certificad de despegue.</p>	<p><i>al principio, el sustento de la eliminación del párrafo en mención no se ajusta a lo establecido en el Anexo 6 Parte II que se aplica tanto a aviones grandes como a pequeños. En este caso particular el texto de la norma vigente, al establecer la limitación de peso, solo pretende precisar el alcance del requisito específico, lo cual hace coherente la norma.</i></p> <p><i>Recomendación:</i> <i>Por lo antes señalado, no eliminar el texto de la norma vigente.</i></p> <p><i>Durante la segunda teleconferencia se acordó por consenso que no se modifique (eliminar el párrafo propuesto) el requisito 91.1140(a)</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
	identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión.		
<p>91.1145 Requisitos de personal</p> <p>Para operaciones de aviación general con aviones con una masa certificada de despegue de más de 5,700 Kg o aviones equipados con uno o más motores turbo reactores:</p> <p>(a) El explotador debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en las actividades de control de mantenimiento de la aeronavegabilidad, de acuerdo con un procedimiento aceptable a la AAC del Estado de matrícula, incluyendo un programa de instrucción inicial y continuo.</p> <p>(b) La instrucción debe incluir la instrucción sobre los procedimientos del explotador, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con los principios relativos a los factores humanos.</p>	<p>91.1145 Requisitos de personal RESERVADO</p> <p>Para operaciones de aviación general con aviones con una masa certificada de despegue de más de 5,700 Kg o aviones equipados con uno o más motores turbo reactores:</p> <p>(a) El explotador debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en las actividades de control de mantenimiento de la aeronavegabilidad, de acuerdo con un procedimiento aceptable a la AAC del Estado de matrícula, incluyendo un programa de instrucción inicial y continuo.</p> <p>(b) La instrucción debe incluir la instrucción sobre los procedimientos del explotador, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con los principios relativos a los factores humanos.</p>	<p>Se elimina Sección para trasladarla al nuevo Capítulo F de la Parte II del LAR 91</p>	<p><i>La eliminación de esta sección no se sustenta cuando se pretende trasladarlo al Capítulo F, cuya creación tampoco está sustentada.</i></p> <p><i>Recomendación:</i> <i>Por lo antes señalado, no eliminar el texto de la norma vigente.</i></p> <p><i>Durante la segunda teleconferencia se acordó por consenso que no se elimine el requisito 91.1145</i></p>
	<p>91.1150 Modificaciones y reparaciones</p> <p>El explotador debe asegurarse que:</p>	<p>Nuevo requisito para estar en concordancia con lo establecido en el Anexo 6, Parte II, Sección 2.6.3</p>	<p><i>Con relación al párrafo (a), los temas de modificaciones y reparaciones mayores se encuentran ampliamente tratados en todos sus aspectos (datos</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
	<p>(a) todas las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad que el Estado de matrícula considere aceptables.</p> <p>(b) Se establezcan procedimientos que aseguren que se conservan los datos que corroboren y prueben el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad.</p>		<p><i>aprobados, ejecución, certificación y registros) en la RAP 43.</i></p> <p><i>Por lo tanto, si el párrafo 91.1105(a)(3) señala que el mantenimiento debe ser efectuado de conformidad con la RAP 43, no tiene sentido repetir en la RAP 91 prescripciones sobre reparaciones y modificaciones mayores (que constituyen acciones de mantenimiento según definición).</i></p> <p><i>Debe fomentarse en el personal involucrado recurrir a la RAP 43 cuando se trate del mantenimiento y no desperdigar estos requisitos en otras normas.</i></p> <p><i>En 43.300(a)(5) y 145.340(c) se encuentran prescripciones detalladas sobre alteraciones y reparaciones mayores.</i></p> <p><i>Con relación al párrafo (b), que concierne a una responsabilidad del explotador, esta se encuentra ampliamente tratado en la sección 91.1125 Registros de mantenimiento.</i></p> <p><i>Recomendación: No considerar la inclusión de esta sección por ser redundante.</i></p> <p><i>Durante la segunda teleconferencia se acordó:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Que el grupo asignado a la tarea presente mayores sustentos a fin de incorporar la propuesta del requisito 91.1150, los cuales serán</i>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
			<i>tratados en la RPEA/17 a realizarse del 24 al 28 de agosto.</i>
<p align="center">Apéndice R</p> <p align="center">Manual de control de mantenimiento (MCM)</p> <p>El MCM deberá contener la siguiente información:</p> <p>(a) procedimientos requeridos por el explotador aéreo para asegurar que:</p> <p>(1) cada aeronave es mantenida en condición aeronavegable;</p> <p>(2) los equipos operacionales y de emergencia necesarios para el vuelo previsto se encuentren en servicio; y</p> <p>(3) el certificado de aeronavegabilidad de cada aeronave permanezca válido.</p> <p>(b) los nombres y responsabilidades de la persona o grupo de personas empleadas para asegurar que todo el mantenimiento es cumplido de acuerdo a lo establecido en el MCM.</p> <p>(c) una referencia del programa de mantenimiento para cada tipo de aeronave operada.</p>	<p align="center">Apéndice R</p> <p align="center">Manual de control de mantenimiento (MCM)</p> <p>El MCM deberá contener la siguiente información:</p> <p>(a) procedimientos requeridos por el explotador aéreo para asegurar que:</p> <p>(1) cada aeronave es mantenida en condición aeronavegable;</p> <p>(2) los equipos operacionales y de emergencia necesarios para el vuelo previsto se encuentren en servicio; y</p> <p>(3) el certificado de aeronavegabilidad de cada aeronave permanezca válido.</p> <p>(b) los nombres y responsabilidades de la persona o grupo de personas empleadas para asegurar que todo el mantenimiento es cumplido de acuerdo a lo establecido en el MCM.</p> <p>(c) una referencia del programa de mantenimiento para cada tipo de aeronave operada.</p>	<p>Apéndice es eliminado en vista de que el Anexo 6, 3.8.2 establece como “Recomendación” que el explotador debería proporcionar, para uso y orientación del personal de mantenimiento operaciones, un manual de control de mantenimiento. Considerando que en los LAR solo se establecen las Normas establecidas en el Anexo, se acuerda retirar estos requisitos del LAR.</p>	<p><i>Si la propuesta del requisito de disponer un manual de control de mantenimiento, establecido actualmente en la sección 91.1120, aplicable solo a aeronaves grandes, se plantea trasladarlo al nuevo Capítulo F, entonces este apéndice debería mantenerse. Sin embargo, si la propuesta es eliminar el requisito del MCM (por ser una recomendación en Anexo 6, entonces este apéndice debería ser eliminado.</i></p> <p><i>Recomendación:</i> <i>Por lo antes señalado, no eliminar el texto de la norma vigente.</i></p> <p><i>Al mantenerse los requisitos de mantenimiento en el Capítulo H de la Parte I se debe mantener el Apéndice R.</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>(d) procedimientos para completar y conservar los registros de mantenimiento del explotador aéreo.</p> <p>(e) procedimiento para cumplir con informar las fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que tengan o pudieran tener efectos adversos sobre el mantenimiento de aeronavegabilidad a la organización responsable del diseño de tipo y a las autoridades encargadas de la aeronavegabilidad.</p> <p>(f) procedimiento para la evaluación de la información de la aeronavegabilidad continua y las recomendaciones disponibles de la organización responsable del diseño de tipo, y para implementar las acciones resultantes consideradas necesarias como resultado de la evaluación de acuerdo con los procedimientos aceptables por el Estado de matrícula.</p> <p>(g) una descripción del establecimiento y mantenimiento de un sistema de análisis y monitoreo continuo del rendimiento y la eficiencia de los programas de mantenimiento, con el fin de corregir cualquier deficiencia</p>	<p>(d) procedimientos para completar y conservar los registros de mantenimiento del explotador aéreo.</p> <p>(e) procedimiento para cumplir con informar las fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que tengan o pudieran tener efectos adversos sobre el mantenimiento de aeronavegabilidad a la organización responsable del diseño de tipo y a las autoridades encargadas de la aeronavegabilidad.</p> <p>(f) procedimiento para la evaluación de la información de la aeronavegabilidad continua y las recomendaciones disponibles de la organización responsable del diseño de tipo, y para implementar las acciones resultantes consideradas necesarias como resultado de la evaluación de acuerdo con los procedimientos aceptables por el Estado de matrícula.</p> <p>(g) una descripción del establecimiento y mantenimiento de un sistema de análisis y monitoreo continuo del rendimiento y la eficiencia de los programas de mantenimiento, con el fin de corregir cualquier deficiencia</p>		

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>en el programa.</p> <p>(h) procedimientos relacionados con la aeronavegabilidad para operaciones de navegación especial (EDTO, CAT II y CAT III, PBN (RNP/RNAV), RVSM, MNPS) cuando sea aplicable.</p> <p>(i) una descripción de los tipos y modelos de aeronaves a las que aplica el manual.</p> <p>(j) procedimiento para asegurar que los sistemas inoperativos y componentes que afecten la aeronavegabilidad se registren y rectifiquen.</p> <p>(k) procedimiento para informar al Estado de matrícula las ocurrencias importantes en servicio.</p> <p>(l) procedimiento para completar y firmar una certificación de conformidad de mantenimiento para las aeronaves y sus partes que han sido objeto de mantenimiento, la cual deberá tener como mínimo:</p> <p>(1) detalles del mantenimiento cumplido incluyendo la referencia detallada de los datos aprobados utilizados. Cuando sea apropiado, una declaración de que todos los items requeridos a ser</p>	<p>en el programa:</p> <p>(h) procedimientos relacionados con la aeronavegabilidad para operaciones de navegación especial (EDTO, CAT II y CAT III, PBN (RNP/RNAV), RVSM, MNPS) cuando sea aplicable.</p> <p>(i) una descripción de los tipos y modelos de aeronaves a las que aplica el manual.</p> <p>(j) procedimiento para asegurar que los sistemas inoperativos y componentes que afecten la aeronavegabilidad se registren y rectifiquen.</p> <p>(k) procedimiento para informar al Estado de matrícula las ocurrencias importantes en servicio.</p> <p>(l) procedimiento para completar y firmar una certificación de conformidad de mantenimiento para las aeronaves y sus partes que han sido objeto de mantenimiento, la cual deberá tener como mínimo:</p> <p>(1) detalles del mantenimiento cumplido incluyendo la referencia detallada de los datos aprobados utilizados. Cuando sea apropiado, una declaración de que todos los items requeridos a ser</p>		

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>inspeccionados fueron inspeccionados por una persona calificada quien determinará que el trabajo fue completado satisfactoriamente;</p> <p>(2) la fecha en la que el mantenimiento fue completado y el total de horas de vuelo y ciclos;</p> <p>(3) la identificación de la OMA; y</p> <p>(4) la identificación y autorizaciones de la persona que firmo la certificación de conformidad de mantenimiento.</p> <p>(m) procedimientos adicionales podrían ser necesarios para asegurar el cumplimiento de las responsabilidades del personal de mantenimiento de la OMA y los requisitos del programa de mantenimiento de las aeronaves. Se recomiendan los siguientes procedimientos:</p> <p>(1) procedimiento para garantizar que la aeronave se mantenga de conformidad con el programa de mantenimiento;</p> <p>(2) procedimiento para</p>	<p>inspeccionados fueron inspeccionados por una persona calificada quien determinará que el trabajo fue completado satisfactoriamente;</p> <p>(2) la fecha en la que el mantenimiento fue completado y el total de horas de vuelo y ciclos;</p> <p>(3) la identificación de la OMA; y</p> <p>(4) la identificación y autorizaciones de la persona que firmo la certificación de conformidad de mantenimiento.</p> <p>(m) procedimientos adicionales podrían ser necesarios para asegurar el cumplimiento de las responsabilidades del personal de mantenimiento de la OMA y los requisitos del programa de mantenimiento de las aeronaves. Se recomiendan los siguientes procedimientos:</p> <p>(1) procedimiento para garantizar que la aeronave se mantenga de conformidad con el programa de mantenimiento;</p> <p>(2) procedimiento para</p>		

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
<p>asegurar que las modificaciones y reparaciones cumplen con los requisitos de aeronavegabilidad del Estado de matrícula; y</p> <p>(3) procedimiento para la revisión y control del MCM.</p>	<p>asegurar que las modificaciones y reparaciones cumplen con los requisitos de aeronavegabilidad del Estado de matrícula; y</p> <p>(3) procedimiento para la revisión y control del MCM.</p>		
PARTE II: AVIONES GRANDES Y TURBORREACTORES			
	<p>Capítulo F: Control y requisitos de mantenimiento</p> <p>91. 2605 Aplicación</p> <p>(a) El explotador cumplirá con los requisitos aplicables del Capítulo H de la Parte I de este reglamento.</p> <p>(b) El explotador se asegurará de obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones emitidas por la organización responsable del diseño de tipo.</p>	<p>Se agrega sección para concordar con la Enm. 36, Anexo 6, Parte II, 3.8.1 Responsabilidades de mantenimiento del explotador</p>	<p><u>Comentario sobre la inclusión del capítulo F:</u></p> <p><i>No se sustenta porque hay necesidad de crear este nuevo capítulo F y no mantener la estructura actual de la norma para incorporar la enmienda 36 del Anexo 6. De hecho, la enmienda 36 del Anexo 6 está incorporada en el LAR 91 como está actualmente establecido</i></p> <p><i>Por otro lado, la Enmienda 36, Anexo 6, Parte II, 3.8.1, que se ha indicado como sustento de esta inclusión, no prescribe ni recomienda una modificación estructural en las normas de los Estados, como la que se plantea.</i></p> <p><i>Como ya se señaló anteriormente, la inclusión de este nuevo Capítulo F generaría una modificación de la denominación de los capítulos F, G y H actualmente existentes e la parte II del LAR 91, que tendrían que desplazarse para renombrarse con otras letras, así como la numeración de las secciones.</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
			<p><i>Un impacto negativo de esta acción sería la obligación para el explotador de modificar toda su documentación técnica cuando hace sus referencias a las diversas partes del reglamento.</i></p> <p><i>Por otro lado, no obstante, la observación que se hace líneas arriba, de aceptarse la inclusión de este capítulo F, la sección de Aplicación no tendría sentido de existir, de hecho, el contenido propuesto no corresponde a una aplicación, en vista que en la sección 91.1805 ya está establecida la aplicación de la Parte II del LAR 91.</i></p> <p><i>Recomendación:</i> <i>Por lo antes señalado, no incluir el texto en la norma vigente.</i></p>
	<p>91.2610 Responsabilidad de la aeronavegabilidad</p> <p>(a) El explotador de un avión se asegurará con procedimientos que acepte el Estado de matrícula, de que:</p> <p>(1) el avión se mantiene en condiciones de aeronavegabilidad;</p> <p>(2) el equipo operacional y de emergencia necesario para un vuelo previsto esté en buenas condiciones; y</p> <p>(3) el certificado de aeronavegabilidad del avión siga siendo válido.</p>	<p>Se agrega esta Sección en concordancia con el Anexo 6, Capítulo 3.8 – Mantenimiento del avión.</p>	<p><i>Recomendación:</i> <i>Por sustentado anteriormente, no incluir el texto de la norma vigente.</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
	<p>(b) El explotador no debe operar un avión a menos que el mantenimiento del mismo, así como de cualquier motor, hélice y componentes conexos, lo realice:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) un organismo de mantenimiento aprobado; o (2) una persona, de conformidad con los procedimientos autorizados por el Estado de matrícula; y (3) se emita la certificación de conformidad de mantenimiento (CCM) con relación al mantenimiento realizado. <p>(c) Cuando la conformidad (visto bueno) de mantenimiento no la emita una OMA, la persona que emita la CCM debe ser el titular de una licencia de avión y motor.</p> <p>(d) El explotador garantizará que el mantenimiento del avión se realice conforme al programa de mantenimiento aceptado por el Estado de matrícula.</p>		
	<p>91.2615 Programa de mantenimiento</p> <p>(a) El explotador proporcionará,</p>	<p>Se agrega esta sección para trasladar la Sección 91.1110 0del Capítulo H</p>	<p><i>Recomendación:</i> <i>Por sustentado anteriormente, no incluir el texto de la norma vigente.</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
	<p>para uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, un programa de mantenimiento que resulte aceptable para el Estado de matrícula.</p> <p>(b) El programa de mantenimiento para cada avión, contendrá la siguiente información:</p> <p>(1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta la utilización prevista del avión;</p> <p>(2) cuando corresponda, un programa de mantenimiento de la integridad estructural;</p> <p>(3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en (1) y (2), de acuerdo con lo aprobado por el Estado de matrícula; y</p> <p>(4) cuando corresponda y de acuerdo con lo aprobado por el Estado de matrícula, descripciones del programa de vigilancia de la condición y confiabilidad de los sistemas, componentes y motores de la aeronave.</p>		

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
	<p>(5) las tareas y plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios al aprobar el diseño de tipo o los cambios al programa de mantenimiento que se hayan aprobado se deben identificar como tales.</p> <p>(c) Las tareas y plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios al aprobar el diseño de tipo o los cambios al programa de mantenimiento que se hayan aprobado se identificarán como tales.</p> <p>(d) En el diseño y aplicación del programa de mantenimiento del explotador se observarán los principios relativos a factores humanos.</p> <p>(e) En forma oportuna, se enviará a todos los organismos o personas que hayan recibido el programa de mantenimiento una copia de todas las enmiendas introducidas en dicho programa.</p>		
	<p>91.2620 Informes sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos</p> <p>(a) El explotador, con respecto a</p>	<p>Se agrega sección para contemplar la Enm. 36, Anexo 6, Parte II, 3.8.4 Información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad</p>	<p><i>Recomendación:</i> <i>Por sustentado anteriormente, no incluir el texto de la norma vigente.</i></p>

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
	<p>los aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg de peso (masa) máximo de despegue (MTOW), debe informar a la ACC 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 la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizado por él.</p> <p>(b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.</p> <p>(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión.</p>		

Reglamento actual	Cambios propuestos	Justificación	Análisis del grupo asignado
	<p>91.2630 Requisitos del personal</p> <p>(a) El explotador debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en las actividades de control de mantenimiento de la aeronavegabilidad, de acuerdo con un procedimiento aceptable a la AAC del Estado de matrícula, incluyendo un programa de instrucción inicial y continuo.</p> <p>(b) La instrucción debe incluir la instrucción sobre los procedimientos del explotador, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con los principios relativos a los factores humanos.</p>	<p>Se agrega esta sección para trasladar la Sección 91.1145 del Capítulo H</p>	<p><i>Recomendación:</i> <i>Por sustentado anteriormente, no incluir el texto en la norma vigente.</i></p>