SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

TERCERA TELECONFERENCIA DEL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD DEL SRVSOP (TPEA/03) EN PREPARACIÓN DE LA RPEA 17

INFORME

(20 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
ARGENTINA iii-1
BRASIL iii-1
BOLIVIA iii-1
CHILE iii-1
COLOMBIA iii-1
CUBA iii-1
PANAMÁ iii-2
PARAGUAY iii-2
PERÚ iii-2
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. Revision de la NE/03—Oportunidad de mejora al LAR 121, relator Sr. Fernando Bolton. A2-1
Informe sobre el Asunto 3. Revision de la NE/03A—Oportunidad de mejora al LAR 135, relator Sr. José Romero. A-3-1
Informe sobre el Asunto 4. Revision de la NE/03A—Oportunidad de mejora al LAR 121 y LAR 135 EDTO, relator Sr. Germán Castiblanco. A4-1
Informe sobre el Asunto 5. Otros asuntos. A5-1
Apéndice A—Agenda de la TPEA/02 ..... APA-1
Apéndice B—NE/03 Oportunidades de mejora al LAR 121 (Comentada y con los acuerdos alcanzados) APB-1

Apéndice C—NE/03A Oportunidades de mejora al LAR 135 (Comentada y con los acuerdos alcanzados) APC-1

Apéndice D—NE/03B Oportunidades de mejora al LAR 121 y LAR 135 EDTO (Comentada y con los acuerdos alcanzados) APD-1

LAR 121 ..... APD-1

LAR 135 ..... APD-16

ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii - 1. LUGAR Y FECHAS

La Tercera teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/03) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) en preparación de la RPEA/17, se realizó el 20 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 19 miembros del Panel de expertos en aeronavegabilidad pertenecientes a 11 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/03—Oportunidades de mejora al LAR 121, relator Sr. Fernando Bolton.

3) Revisión de la NE/03A—Oportunidades de mejora al LAR 135, relator Sr. José Romero.

4) Revisión de la NE/03B—Oportunidades de mejora al LAR 121 y LAR 135 EDTO, relator Sr. Germán Castiblanco.

5) 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 secretaría 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

ARGENTINA

Daniel Basualdo
Jefe Departamento. Normas y Procedimientos Técnicos—ANAC
djbasualdo@anac.gob.ar

BRASIL

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

Gustavo Carneiro
Especialista en regulación de aviación civil—ANAC
Gustavo.carneiro@anac.gov.ve

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

CHILE

Raul Fernando Bolton
Encargado SDNA—DGAC
fbolton@dgac.gob.cl

COLOMBIA

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

José Orlando Daza
Jefe Certificación Productos Aeronáuticos—UAEAC
jose.dazac@aerocivil.gov.co

CUBA

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

PANAMÁ

Cesar Garcia Ho
Inspector de aeronavegabilidad—AACP
cesar.ho@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

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

PERÚ

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

Miguel Gonzalez
Coordinado técnico de aeronavegabilidad – DGAC
mgonzalez@mtc.gob.pe

Oscar Estuardo Vilela
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
ovilela@mtc.gob.pe

URUGUAY

Miguel Etchevarren
Jefe oficina de ingeniería -DINACIA
metchevarren@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 Tercera teleconferencia (TPEA/03) 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 Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Cuba, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

1.3 Seguidamente, se presentó la metodología de la reunión.

Informe sobre el Asunto 2. Revision de la NE/03—Oportunidad de mejora al LAR 121, relator Sr. Fernando Bolton.

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/03.

2.2. El relator presentó las oportunidades de mejora al LAR 121, seguidamente se recibieron los comentarios de los expertos y se solicitó el consenso, referentes a:

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

Capítulo A: Generalidades

Sección 121.001—Definiciones y abreviaturas, donde se modificaron las siguientes definiciones:

- Conformidad de mantenimiento, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión a la definición de "Conformidad de mantenimiento".
- Mantenimiento, mantenimiento de la aeronavegabilidad y reparación, se acordó por consenso:
  - Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR 21, 43 y 145 en las definiciones de componente de aeronave.
  - Que cada panelista envíe su opinión por correo.
  - Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.
  - En la reunión del grupo Ad-Hoc se acordó por consenso:
    - De la propuesta de mejora de la definición de mantenimiento sustituir "motor, hélice y componente de aeronave conexo" por "componente de aeronave".
    - Modificar la definición de "componente de aeronave" en los LAR 43 y LAR 145.
    - Consultar al experto de la RPEA/16 el fundamento al cambio de la definición de componente de aeronave que se incluyó en el LAR 21.
- Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión a la definición de "Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM)". Asimismo, el grupo Ad-hoc acordó por consenso aceptar la oportunidad de mejora, sin cambios.
- Manual de la organización de mantenimiento (MOM), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de la definición de "Manual de la organización de mantenimiento (MOM)". Asimismo, el grupo Ad-hoc se acordó por consenso aceptar la oportunidad de mejora sin cambios.

Capítulo I: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión al título del Capítulo I.

a) Sección 121.1105—Aplicación, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del cambio del término "aeronaves" por "aviones".

b) Sección 121.1110—Responsabilidades del explotador respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad, se acordó por consenso, párrafos (a), (a)(1), (a)(2), (a)(4), (a)(5):

- Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR 21, 43 y 145.
- Que cada panelista envíe su opinión por correo.
- Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.

c) Parrafo 121.1110(a)(3) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora.

d) Parrafo 121.1110(a)(6), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora en beneficio de lenguaje claro.

e) Parrafo 121.1110(a)(7), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora basado en la justificación de la oportunidad de mejora.

f) Parrafo 121.1110(a)(8), se acordó por consenso que se aceptaba el ajuste del numeral al parrafo 121.1110(a)(8).

g) Parrafo 121.1110(a)(9), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora en la redacción y el cambio del término “aeronaves” por “aviones”.

h) Nuevo Parrafo 121.1110(a)(10), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta, como responsabilidad del explotador respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad. Asimismo, el grupo Ad-Hoc se acordó por consenso aceptar la oportunidad de mejora sin cambios.

i) Sección 121.1115—Programa de mantenimiento, párrafos 121.1115(a), (a)(1), (a)(5), (g) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora, con el cambio del término “aeronaves” por “aviones”.

j) Parrafo 121.1115(a)(7) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora basado en la justificación de la oportunidad de mejora.

k) Parrafo 121.1115(e), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incorporar el termino inmediatamente en sustitución del termino prontamente del Anexo 6, Parte I, 8.2.3.

l) Sección 121.1125—Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, el título y párrafo 121.1125(a), (a)(2), (d), (e), (f), (f)(8), (f)(10), (g), (h) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de sustituir el termino “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.

m) Párrafo 121.1125(c) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora y se agrega la preposición “de” antes del mantenimiento para mejorar la redacción del texto.

n) Párrafo 121.1125(f)(1), (f)(8) y (f)(9) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de sustituir el término “aeronave” por “avión” en base a la justificación de la oportunidad de mejora.

o) Párrafo 121.1125(f)(5) y (f)(7), se acordó por consenso:

- Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR 21, 43 y 145.
- Que cada panelista envíe su opinión por correo.
- Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.

p) Párrafo 121.1125(f)(8), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora en base a la justificación de la oportunidad de mejora.

q) Nuevo Párrafo 121.1125(i), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora, en base a la justificación de la propuesta de oportunidad de mejora.

r) Sección 121.1130—Manual de control de mantenimiento (MCM), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de sustituir el término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.

s) Párrafo 121.1130(c), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de sustituir el término “aeronave” por “avión” en base a la justificación de la oportunidad de mejora.

t) Parrafo 121.1130(d), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incorporar el termino inmediatamente en sustitución del termino prontamente del Anexo 6, Parte I, 8.2.3.

u) Sección 121.1135—Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los aviones, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del título de la sección y al parrafo 121.1135(a) y (a)(1), con el cambio del término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad” y “aeronaves” por “avión” respectivamente.

v) Parrafo 121.1135(a)(2), (a)(3), (a)(5), (a)(8), (a)(9), y (b) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora “aeronaves” por “avión”.

w) Parrafo 121.1135(a)(4) y (a)(6), se acordó por consenso:

- Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR 21, 43 y 145.
- Que cada panelista envíe su opinión por correo.
- Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.

x) Parrafo 121.1135(c), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora, incluyendo el término “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.

y) Sección 121.1140—Transferencia de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad y parrafo 121.1140(a) y (b) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora, inclusión del término “mantenimiento de la aeronavegabilidad” en base a la justificación de la propuesta de oportunidad de mejora, respectivamente.

z) Nuevo Parrafo 121.1140(c), Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de acuerdo a la justificación de la propuesta de oportunidad de mejora.

aa) Sección 121.1145—Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora, “aeronaves” por “avión”.

bb) Sección 121.1150—Informe de la condición de la aeronavegabilidad, parrafo 121.1150(a) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora, “aeronaves” por “avión”.

cc) Parrafo 121.1150(b), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir el texto “preparado y estar disponible” viene de la RPEA/16.

dd) Parrafo 121.1150(c) y (c)(4) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluyendo el término “mantenimiento de la aeronavegabilidad” y sustituyendo “aeronave” por “avión”.

ee) Parrafo 121.1150(c)(2) y (d), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora sustituyendo “aeronave” por “avión”.

ff) Nueva Sección 121.1165—Modificaciones y reparaciones, se acordó por consenso NO incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el parrafo (a) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al nuevo parrafo 121.1110(a)(10) de las responsabilidades de explotador en cuanto al mantenimiento de la aeronavegabilidad. Asimismo, el grupo Ad-hoc acordó por consenso NO incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el parrafo (a) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al nuevo parrafo 121.1110(a)(10) de las responsabilidades de explotador en cuanto al mantenimiento de la aeronavegabilidad.

gg) Nuevo Párrafo 121.1165(b), se acordó por consenso NO incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice S Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes. Asimismo, el grupo Ad-Hoc acordó por consenso NO incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice S Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes.

Apéndice A—Manual de control de mantenimiento, nuevo parrafo (g) se acordó por consenso:

- NO incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice S Manual de control de Mantenimiento (MCM en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos consecutivos.
- Crear un grupo Ad-Hoc para mejorar la redacción texto de la propuesta de mejora y definir la ubicación.

- el grupo Ad-Hoc se acordó por consenso incorporar el nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. en el Apéndice S Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) aceptando el texto de la propuesta de la TPEA/03 sin cambios y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes.

2.3. En el Apéndice B a este informe se presenta la NE/03 con los comentarios recopilados de los expertos en aeronavegabilidad, grupo Ad-hoc y los acuerdos alcanzados.

Informe sobre el Asunto 3. Revision de la NE/03A—Oportunidad de mejora al LAR 135, relator Sr. José Romero.

3.1 La secretaria presentó el resumen de la nota de estudio manifestando que la propuesta de oportunidad de mejora es equivalente a la propuesta tratada en la NE/03 por lo que es el mismo consenso alcanzado en la NE/03.

3.2 A continuación, se presentan los comentarios de los expertos y el consenso alcanzado, según sea aplicable, referentes a:

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

Capítulo A: Generalidades

Sección 135.001—Definiciones y abreviaturas, donde se modificaron las siguientes definiciones:

- Conformidad de mantenimiento, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión a la definición de "Conformidad de mantenimiento".
- Mantenimiento, mantenimiento de la aeronavegabilidad y reparación, se acordó por consenso:
  - Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR 21, 43 y 145 en las definiciones de componente de aeronave.
  - Que cada panelista envíe su opinión por correo.
  - Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.
  - En la reunión del grupo Ad-Hoc se acordó por consenso:
    - De la propuesta de mejora de la definición de mantenimiento sustituir "motor, hélice y componente de aeronave conexo" por "componente de aeronave".
    - Modificar la definición de "componente de aeronave" en los LAR 43, LAR 145 y LAR 21.
    - Consultar al experto de la RPEA/16 el fundamento al cambio de la definición de componente de aeronave que se incluyó en el LAR 21.
- Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión a la definición de "Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM)". Asimismo, el grupo Ad-hoc acordó por consenso aceptar que se aceptaba la oportunidad de mejora sin cambios.
- Manual de la organización de mantenimiento (MOM), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión a la definición de "Manual de la organización de mantenimiento (MOM)". Asimismo, el grupo Ad-hoc se acordó por consenso aceptar que se aceptaba la oportunidad de mejora sin cambios.

Capítulo J: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión al título del Capítulo J.

a) Sección 135.1410—Responsabilidades del explotador respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad, se acordó por consenso, párrafos (a), (a)(1), (a)(2), (a)(4), (a)(5):
   - Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR 21, 43 y 145.
   - Que cada panelista envíe su opinión por correo.
   - Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.

b) Parrafo 135.1410(a)(3) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora.

c) Parrafo 135.1410(a)(6), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora en beneficio de lenguaje claro.

d) Parrafo 135.1410(a)(7), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora basado en la justificación de la oportunidad de mejora.

e) Parrafo 135.1410(a)(8), se acordó por consenso que se aceptaba el ajuste del numeral al parrafo 135.1410(a)(8).

f) Parrafo 135.1410(a)(9), se acordó por consenso que se aceptaba el ajuste del numeral al parrafo 135.1410(a)(9).

g) Nuevo Parrafo 135.1410(a)(10), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir el nuevo parrafo 135.1410(a)(10), como responsabilidad del explotador respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad. Asimismo, el grupo Ad-Hoc acordó por consenso aceptar la oportunidad de mejora sin cambios.

h) Sección 135.1415—Programa de mantenimiento, Parrafo 135.1415(a)(7) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora basado en la justificación de la oportunidad de mejora.

i) Parrafo 135.1415(e), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incorporar el término inmediatamente en sustitución del término prontamente del Anexo 6, Parte I, 8.2.3.

j) Sección 135.1425—Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, el título y párrafo 135.1425(a), (a)(2), (b), (c), (d), (e), (f)(8), (f)(10), (g), (h) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora al título de la Sección 121.1125 y al parrafo 121.1125(a) de sustituir el término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.

k) Nuevo Párrafo 135.1425(i), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora, en base a la justificación de la propuesta de oportunidad de mejora.

l) Sección 135.1430—Manual de control de mantenimiento (MCM), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora al parrafo 135.1430(a) de sustituir el término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.

m) Parrafo 135.1430(d), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del parrafo 121.1130(d) de incorporar el término inmediatamente en sustitución del termino prontamente del Anexo 6, Parte I, 8.2.3.

n) Sección 135.1435—Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del título de la sección y al parrafo 135.1435(a) y (a)(1), con el cambio del término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad” e incluir el término “rotor” respectivamente.

o) Parrafo 135.1435(c), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora, incluyendo el término “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.

p) Sección 135.1440—Transferencia de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad y parrafo 135.1440(a) y (b) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora referente a la inclusión del término “mantenimiento de la aeronavegabilidad” en base a la justificación de la propuesta de oportunidad de mejora.

q) Nuevo Parrafo 135.1440(c), Durante la Tercera teleconferencia se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de acuerdo a la justificación de la propuesta de oportunidad de mejora.

r) Sección 135.1450—Informe de la condición de la aeronavegabilidad, Parrafo 135.1450(b), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir el texto “preparado y estar disponible” viene de la RPEA/16.

s) Parrafo 135.1450(c) y (c)(4) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora incluyendo el término “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.

t) Sección 135.1455—Requisitos de personal, Párrafo (b) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1455(b), corrigiendo el literal.

u) Nueva Sección 135.1470—Modificaciones y reparaciones, se acordó por consenso NO incorporar la nueva Sección 135.1470 y trasladar el parrafo (a) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al nuevo parrafo 135.1410(a)(10) de las responsabilidades de explotador en cuanto al mantenimiento de la aeronavegabilidad. Asimismo, el grupo Ad-hoc acordó por consenso NO

incorporar la nueva Sección 135.1470 y trasladar el parrafo (a) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al nuevo parrafo 135.1410(a)(10) de las responsabilidades de explotador en cuanto al mantenimiento de la aeronavegabilidad.

v) Nuevo Párrafo 135.1465(b), se acordó por consenso NO incorporar la nueva Sección 135.1470 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice N Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes. Asimismo, el grupo Ad-Hoc acordó por consenso NO incorporar la nueva Sección 135.1470 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice N Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes.

3.3 En el **Apéndice C** a este informe se presenta la NE/03A con los comentarios recopilados de los expertos en aeronavegabilidad y los acuerdos alcanzados.

Informe sobre el Asunto 4. Revision de la NE/03A—Oportunidad de mejora al LAR 121 y LAR 135 EDTO, relator Sr. Germán Castiblanco.

4.1 La secretaria presentó el resumen de la nota de estudio seguidamente el relator procedió a exponer los antecedentes, análisis y conclusiones de la NE/03B.

4.2 El relator presentó las oportunidades de mejora al LAR 121 y LAR 135 en la incorporación de requisitos de aeronavegabilidad de EDTO, seguidamente se recibieron los comentarios de los expertos y se solicitó el consenso, referentes a:

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

Capítulo A: Generalidades

Sección 121.001—Definiciones y abreviaturas, donde se incorporaron las siguientes definiciones y abreviaturas:

- Organización de mantenimiento EDTO, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de "Organización de mantenimiento EDTO" y se acordó incluir la frase "por el explotador" para clarificar que el explotador con la aprobación especifica EDTO es quien autoriza a la OMA.
- Persona calificada para EDTO, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de "Persona calificada para EDTO".
- Persona Signataria de la verificación de servicio EDTO, se acordó por consenso:
  - que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de "Persona Signataria de la verificación de servicio EDTO".
  - Modificar la redacción del texto eliminando la frase "una persona" y agregando el verbo ser en su conjugación de la tercera persona del singular "es" después de persona.
- Se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir las abreviaturas AEC, CMP, IFSD, PDSC, de acuerdo a la justificación de la propuesta de oportunidad de mejora.
- Se acordó por consenso que se aceptaba la modificación de los términos de la abreviatura de EDTO de acuerdo a la justificación.
- Se acordó por consenso NO incluir la abreviatura de EMPM en la propuesta de mejora ya que el explotador debe desarrollar los procedimientos EDTO en el manual de control de mantenimiento (MCM).

Capítulo F: Requerimiento de aviones

Sección 121.545—Bases de aprobación de diseño de tipo EDTO (nueva), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la nueva Sección 121.545 y los párrafos (a)(1), (a)(2), (a)(3) y (a)(4). También se acordó aceptar la excepción de aprobación de tipo EDTO para los aviones de dos (2) motores cuando se aprueba su uso en EDTO de 75 minutos o menos. Asimismo, se aceptó por consenso la excepción para aviones de más de dos (2) motores fabricados antes del 17 de febrero de 2015. El especialista en aeronavegabilidad del CT del SRVSOP explico que el origen de la propuesta se fundamenta en el reglamento 14 CFR Part 121 de la FAA y las orientaciones del Doc. 10085 de la OACI, también indicó que la Enmienda 9 del LAR 121 había establecido el umbral de tiempo en 60 minutos para aviones de dos (2) motores, y todo explotador que pretenda realizar EDTO de más de este umbral deberá adelantar un proceso de aprobación especifica ante la AAC del Estado del explotador, sin embargo, cuando se utilice el avión en EDTO de 75 minutos o menos no será un requisito que la combinación avión-motor tenga la aprobación de diseño EDTO pero deberá cumplir con los requisitos del proceso de aprobación.

Capítulo I: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la frase "de la aeronavegabilidad del avión" en el título del Capítulo I.

a) Sección 121.1115—Programa de mantenimiento, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de cambiar el término de “aeronave” por “avión” en el parrafo 121.1115(a).

b) Parrafo 121.1115(a)(7), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de acuerdo a la justificación de la propuesta de oportunidad de mejora.

Apéndice T: Programa de mantenimiento EDTO para aviones de dos (2) motores (Nuevo**),** se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T.

a) Párrafos preámbulo del nuevo Apéndice T, (a), (b), (c), (e), (f), (g), (i), (j), (k), (l), (m), (n), (o), (p), (q), (r) y (s).

b) Párrafo (d) los procedimientos de mantenimiento EDTO, se acordó por consenso:

- que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (d)(1)(i).
- modificar la propuesta sustituyendo el manual de procedimiento EDTO por el requisito de que el programa de mantenimiento EDTO debe incluir en el MCM los procedimientos de mantenimiento EDTO.

c) Párrafos (d)(1)(i), (d)(1)(ii), (d)(1)(iii), (d)(1)(iv), (d)(1)(v) y (h) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de los párrafos mencionados y de modificar la propuesta iniciando el parrafo enumerado con las palabras en minúscula.

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

Capítulo A: Generalidades

Sección 135.001—Definiciones y abreviaturas, donde se incorporaron las siguientes definiciones y abreviaturas:

- Organización de mantenimiento EDTO, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de “Organización de mantenimiento EDTO” y se acordó incluir la frase “por el explotador” para clarificar que el explotador con la aprobación especifica EDTO es quien autoriza a la OMA.
- Persona calificada para EDTO, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de “Persona calificada para EDTO”.
- Persona Signataria de la verificación de servicio EDTO, se acordó por consenso:
  - que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de “Persona Signataria de la verificación de servicio EDTO”.
  - Modificar la redacción del texto eliminando la frase “una persona” y agregando el verbo ser en su conjugación de la tercera persona del singular “es” después de persona.
- Se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir las abreviaturas AEC, CMP, IFSD, PDSC, de acuerdo a la justificación de la propuesta de oportunidad de mejora.
- Se acordó por consenso que se aceptaba la modificación de los términos de la abreviatura de EDTO de acuerdo a la justificación.
- Se acordó por consenso NO incluir la abreviatura de EMPM en la propuesta de mejora ya que el explotador debe desarrollar los procedimientos EDTO en el manual de control de mantenimiento (MCM).

Capítulo F: Requerimiento de aviones

Sección 135.046—Bases de aprobación de diseño de tipo EDTO (nueva), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la nueva Sección 121.545 y los párrafos (a)(1), (a)(2), (a)(3) y (a)(4). También se acordó aceptar la excepción de aprobación de tipo EDTO para los aviones de dos (2) motores cuando se aprueba su uso en EDTO de 75 minutos o menos. Asimismo, se aceptó por consenso la excepción para aviones de más de dos (2) motores fabricados antes del 17 de febrero de 2015. El especialista en aeronavegabilidad del CT del SRVSOP explico que el origen de la propuesta

se fundamenta en el reglamento 14 CFR Part 121 de la FAA y las orientaciones del Doc. 10085 de la OACI, también indicó que la Enmienda 9 del LAR 121 había establecido el umbral de tiempo en 60 minutos para aviones de dos (2) motores, y todo explotador que pretenda realizar EDTO de más de este umbral deberá adelantar un proceso de aprobación especifica ante la AAC del Estado del explotador, sin embargo, cuando se utilice el avión en EDTO de 75 minutos o menos no será un requisito que la combinación avión-motor tenga la aprobación de diseño EDTO pero deberá cumplir con los requisitos del proceso de aprobación.

Capítulo J: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la frase "de la aeronavegabilidad del avión" en el título del Capítulo J.

a) Sección 135.1415—Programa de mantenimiento, se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de cambiar el término de "aeronave" por "avión" en el parrafo 121.1115(a).

b) Parrafo 135.1415(a)(7), se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de acuerdo a la justificación de la propuesta de oportunidad de mejora.

Apéndice I: Programa de mantenimiento EDTO para aviones de dos (2) motores (Nuevo**),** se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I.

d) Párrafos preámbulo del nuevo Apéndice I, (a), (b), (c), (e), (f), (g), (i), (j), (k), (l), (m), (n), (o), (p), (q), (r) y (s).

e) Párrafo (d) los procedimientos de mantenimiento EDTO, se acordó por consenso:

- que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (d)(1)(i).
- modificar la propuesta sustituyendo el manual de procedimiento EDTO por el requisito de que el programa de mantenimiento EDTO debe incluir en el MCM los procedimientos de mantenimiento EDTO.

f) Párrafos (d)(1)(i), (d)(1)(ii), (d)(1)(iii), (d)(1)(iv), (d)(1)(v) y (h) se acordó por consenso que se aceptaba la propuesta de mejora de los párrafos mencionados y de modificar la propuesta iniciando el parrafo enumerado con las palabras en minúscula.

4.3 En el **Apéndice D** a este informe se presenta la NE/03A con los comentarios recopilados de los expertos en aeronavegabilidad y los acuerdos alcanzados.

Informe sobre el Asunto 5. Otros asuntos.

5.1 La secretaria realizó una explicación de la agenda y los horarios de las sesiones de la RPEA/17 del 24 al 28 de agosto de 2020, enfatizando que la apertura a la reunión virtual se estaría realizando el lunes 24 de agosto de 2020 a las 08:30 AM hora de Lima.

5.2 Las sesiones diarias se estarían iniciando a las 08:30 AM de Lima con una duración estimada de tres (3) horas.

Apéndice A—Agenda de la TPEA/02

SRVSOP

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

Fecha: 20 de agosto de 2020

Hora: 09:00 a 12:30 horas (14:00 a 17.30 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/03—Oportunidades de mejora al LAR 121, relator Fernando Bolton.

Asunto 3. Revisión de la NE/03A—Oportunidades de mejora al LAR 135, relator José Romero.

Asunto 4. Revisión de la NE/03B—Oportunidades de mejora al LAR 121 y LAR 135 EDTO, relator German Castiblanco.

Asunto 5. Otros asuntos.

METODOLOGIA

a) El especialista de aeronavegabilidad del SRVSOP actuará como secretaría 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/03 Oportunidades de mejora al LAR 121 (Comentada y con los acuerdos alcanzados)

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Capítulo A: Generalidades	**Capítulo A: Generalidades**	
121.001 Definiciones y abreviaturas (a) **Definiciones** Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones: …… **Conformidad de mantenimiento**. Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, bien sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento o según un sistema equivalente.	**121.001 Definiciones y abreviaturas** (a) **Definiciones** Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones: …….. **Revisado por el Grupo Ad-Hoc** **Conformidad de mantenimiento**. Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria~~, bien sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento o según un sistema equivalente~~ ***~~en~~*** ***~~acuerdo~~*** de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.	Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte I, edición 11, enmienda 43. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020. Nota La definición no es clara Maintenance release. †† A document which contains a certification confirming that the maintenance work to which it relates has been completed in a satisfactory manner in accordance with appropriate airworthiness requirements. Se cambia el término “en acuerdo con” por “de conformidad con”. Durante la revisión del LAR 135 se discutió este término y se concluyó que lo planteado establece conformidad mas no un acuerdo. También, se alinea con el término al cual se está estableciendo la definición. *Durante la Tercera teleconferencia* ***se acordó por consenso*** *que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión a la definición de “Conformidad de mantenimiento”.*
…….. **Mantenimiento**. Realización de las tareas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo, por separado o en combinación,	…….. **Mantenimiento**. Realización de las tareas requeridas en una aeronave, motor, hélice y componente de aeronave conexos para asegurar el mantenimiento de la	Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte I, edición 11, enmienda 43. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020. ***Nota 1*** *en la LAR 43 y LAR 145 tenemos la siguiente definición de mantenimiento*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.	aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación. **Grupo Ad-Hoc** **Mantenimiento**. Realización de las tareas requeridas en una aeronave y componente de aeronave para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.	*(12) 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, remplazo de piezas, rectificación de defectos e incorporación de una modificación o reparación.* *Se deben revisar las definiciones del LAR 145 y 43 las definiciones deberán ser las mismas.* ***Nota 2*** *Se reemplaza el término pieza (OACI) por componente.* Durante la reunión del grupo asignado a la NE/03, se acordó que se incluya al sustantivo de componente el término "***de aeronave***"" a fin de estar de acuerdo con lo que se estableció en RPEA/pasadas. Emplear "producto" para aeronave, motor y hélice. Daniel Basualdo. *Durante la Tercera teleconferencia* ***se acordó por consenso:*** • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR 21, 43 y 145 en la definición de componente de aeronave. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		*Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc **se acordó por consenso**:* • *De la propuesta de mejora de la definición de mantenimiento sustituir "motor, hélice y componente de aeronave conexo" por "componente de aeronave".* • *Modificar la definición de "componente de aeronave" en los LAR 43, LAR 145 y LAR 21.* • *Consultar al experto de la RPEA/16 el fundamento al cambio de la definición de componente de aeronave que se incluyó en el LAR 21.*
Mantenimiento de la aeronavegabilidad. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.	**Mantenimiento de la aeronavegabilidad**. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o ~~pieza~~ componente de aeronave cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil. **Grupo Ad-Hoc** **Mantenimiento de la aeronavegabilidad**. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave~~, motor, hélice~~ o ~~pieza~~ componente de aeronave cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.	Se cambia el término "pieza" por "componente" que es el término utilizado en los reglamentos de aeronavegabilidad. Se reemplaza el término pieza (OACI) por componente. Se amplía el termino componente por "componente de aeronave" para mantener una misma línea de lo que se ha desarrollado. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		*Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc **se acordó por consenso**:* • *De la propuesta de mejora de la definición de mantenimiento de la aeronavegabilidad sustituir "motor, hélice o pieza" por "componente de aeronave"* • *Modificar la definición de "componente de aeronave" en los LAR 43, LAR 145 y LAR 21.* • *Consultar al experto de la RPEA/16 el fundamento al cambio de la definición de componente de aeronave que se incluyó en el LAR 21.*
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.	**Revisado por el Grupo Ad-Hoc** **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.	Se alinea la definición con lo establecido en el Anexo 6, Parte I. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión a la definición de "Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM)".* *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc **se acordó por consenso** aceptar que se aceptaba la oportunidad de mejora sin cambios.*
Manual de procedimientos del organismo de mantenimiento. Documento aprobado por el jefe del organismo de mantenimiento que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad o inspección.	**Revisado por el Grupo Ad-Hoc** **Manual ~~de procedimientos del organismo~~ de la organización mantenimiento (MOM)**. Documento aprobado por el ~~jefe~~ gerente responsable del organismo de mantenimiento que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones ~~directivas~~ del personal clave, el ámbito de los trabajos, una descripción	Se cambias los términos del personal clave por los términos utilizados en los reglamentos LAR. Sin embargo, se propone no cambiar la definición que se desarrolló en las RPEAs u que es parte del LAR 145 Revisar definiciones del LAR 145, 43 y 21 Se incluye la seguridad operacional en la definición, en vista de que cuando se revisó la definición del MOM se acordó que esta parte es muy importante en el LAR 145 y fue incluida.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de ~~garantía de la~~ calidad, ~~o~~ de inspección y de seguridad operacional.	**LAR 145** **Manual de la organización de mantenimiento (MOM).** Documento aprobado por el gerente responsable y aceptado por la AAC, que presenta en detalle la composición de la organización de mantenimiento y las atribuciones directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de inspección, de calidad y seguridad operacional. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión a la definición de "Manual de la organización de mantenimiento (MOM)".* *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc **se acordó por consenso** aceptar que se aceptaba la oportunidad de mejora sin cambios.*
Reparación. Restauración de un producto aeronáutico a su condición de aeronavegabilidad para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente, cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso.	**Reparación**. Restauración ~~de un producto aeronáutico~~ de una aeronave, motor, hélice o componente de aeronave conexo a su condición de aeronavegabilidad ~~para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente~~, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso. **Grupo Ad-Hoc**	Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte I, edición 11, enmienda 43. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020. Verificar esta definición en los LAR 145, 21 Y 43. Se complementa el termino componente con "*de aeronave*" a fin de estar acorde con el término que se usa en este reglamento. Asimismo, se incluye "*de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad*" a fin de que este en concordancia con el Anexo 6 que será vigente a partir del 5 de noviembre de 2020. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	Reparación. Restauración ~~de un producto aeronáutico~~ de una aeronave o componente de aeronave a su condición de aeronavegabilidad ~~para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente~~, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso.	• *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.* *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc* ***se acordó por consenso****:* • *De la propuesta de mejora de la definición de mantenimiento de la aeronavegabilidad sustituir "motor, hélice o componente de aeronave conexo" por "componente de aeronave"* • *Modificar la definición de "componente de aeronave" en los LAR 43, LAR 145 y LAR 21.* • *Consultar al experto de la RPEA/16 el fundamento al cambio de la definición de componente de aeronave que se incluyó en el LAR 21.*
Capítulo I: Control y requisitos de mantenimiento	**Capítulo I: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión**	A partir del 5 de noviembre del 2020 el Anexo 6, Parte I cambia el título del Capítulo 8 por "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión". Se propone incorporar la mejora al título a fin de estar en concordancia con el Anexo 6. *Durante la Tercera teleconferencia* ***se acordó por consenso*** *que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión al título del Capítulo I.*
121.1105 Aplicación	**121.1105 Aplicación**	El Anexo 6, Parte I en su Capítulo 8 correspondiente a "Mantenimiento del avión" se refiere al aerodino como

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Este capítulo prescribe los requisitos de mantenimiento y control de la aeronavegabilidad que un explotador debe cumplir para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves bajo su control.	Este capítulo prescribe los requisitos de mantenimiento y control de la aeronavegabilidad que un explotador debe cumplir para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de ~~las aeronaves~~ los aviones bajo su control.	"avión" y no como "aeronave". En el Nota 1 de este Capítulo se establece que, *para los fines de este capítulo, el término "avión" incluye: motores, hélices, componentes, accesorios, instrumentos, equipo y aparatos, incluso el equipo de emergencia.* Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del cambio del término "aeronaves" por "aviones".*
121.1110 Responsabilidad de la aeronavegabilidad (a) Cada explotador es responsable por asegurarse de: (1) que cada aeronave y componentes de aeronaves operados se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;	**121.1110 Responsabilidades del explotador respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad** (a) Cada explotador, se asegurará de que, de conformidad con procedimientos aceptables para el Estado de matrícula ~~es responsable por asegurarse de~~: (1) ~~que~~ cada ~~aeronave~~ avión, así como de cualquier motor, hélice (cuando sea aplicable) y componentes conexos ~~de aeronaves operados~~ se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;	• Se propone la modificación al título en vista de que el Anexo 6, Parte I, Sección 8.1 cambia a partir del 5 de noviembre de 2020: "*Responsabilidades del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad".* Por ello se plantea que se siga la línea del Anexo. Durante la revisión del LAR 135 fue detectada esta propuesta de mejora. • Se modifica en beneficio del lenguaje claro y para alinear el reglamento con lo que el Anexo,6, Parte I, Capítulo 8, establece sobre esta parte. Asimismo, se deja claramente establecido que el explotador debe contar con procedimientos aceptables por el Estado de matrícula. • El Anexo 6, Parte I en su Capítulo 8 correspondiente a "Mantenimiento del avión" se refiere al aerodino como "avión" y no como "aeronave". En el Nota 1 de este Capítulo se establece que, *para los fines de este capítulo, el término "avión" incluye: motores, hélices, componentes, accesorios, instrumentos, equipo y aparatos, incluso el equipo de emergencia*. Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I, 8.1.1

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		(a) y se aclara que también aplica al motor, hélice (cuando sea aplicable) y componentes conexos. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.*
(2) que se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave o componente de aeronave;	(2) que se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad del ~~una aeronave~~ avión, así como de cualquier motor, hélice (cuando sea aplicable) ~~o~~ y componentes de aeronave conexos ~~de aeronave~~;	Se propone cambiar “avión” por “aeronave” y se aclara que también aplica al motor, hélice (cuando sea aplicable) y componentes conexos. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.*
	(3) que el equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo	Nuevo requisito, en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 8.1.1 (b) se establece este requisito. En el LAR 121 no se considera

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	previsto se encuentre en estado de funcionamiento;	como un requisito, solo se establece dentro del contenido del MCM. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir el nuevo parrafo 121.1110(a)(3).*
(3) que el mantenimiento sea ejecutado por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) de acuerdo al LAR 145;	(4) ~~(3)~~ que el mantenimiento y la conformidad de mantenimiento (el visto bueno) correspondiente del avión, motor, hélice~~s~~ (cuando sea aplicable) y componente~~s~~ de aeronave conexos sea~~n~~ ejecutado~~s~~ por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) de acuerdo al LAR 145;	Se complementa lo correspondiente *a motor, hélices (cuando sea aplicable) y componentes conexos* para estar acorde al Anexo 6, Parte I, 8.1.2 (a) Revisar la utilización del término componente de aeronave y componentes de aeronaves en el LAR 145 y LAR 43 Se cambia el termino “sean ejecutados” por “**sea ejecutado**” a fin de que concuerde que se envía a una organización de mantenimiento, el cambio se realiza en beneficio del lenguaje claro. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.*
(4) que se ejecute el mantenimiento a sus aeronaves en conformidad con el correspondiente programa de mantenimiento aprobado por la AAC	(5) ~~(4)~~ a que se ejecute el mantenimiento a sus ~~aeronaves~~ aviones, motores, hélices (cuando sea aplicable) y sus componentes conexos en	• Se complementa lo correspondiente *a motor, hélices (cuando sea aplicable) y componentes conexos* para estar acorde al Anexo 6, Parte I.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
del Estado de matrícula, el manual de control de mantenimiento (MCM) y/o las instrucciones para la aeronavegabilidad continua actualizadas;	conformidad con el correspondiente programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula, el manual de control de mantenimiento (MCM) y/o las instrucciones para ~~la~~ el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICAs) ~~continua~~ actualizadas;	• En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el termino aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión" y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la "Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad". Por lo anterior se propone suprimir el término "continua". • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.1.4 y 8.1.5 Se actualiza el termino instrucciones para la aeronavegabilidad continua por instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICA) de acuerdo al Doc. 9760. *Durante la Tercera teleconferencia* ***se acordó por consenso****:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.*
(5) el cumplimiento del análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula;	(6) ~~(5) el~~ Se dé cumplimiento del análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula;	Se cambia el numeral. Se propone la mejora en beneficio de lenguaje claro. Se propone incluir al inicio del requisito "se de" en reemplazo de "el".

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		*Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1110(a)(6)*
(6) el cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad aplicables u otros requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de diseño y cualquier otro requisito de aeronavegabilidad continua descrita como obligatorio por la AAC del Estado de matrícula;	(7) ~~(6)~~ el cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad aplicables u otros requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de diseño y cualquier otro requisito de mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ descrita como obligatorio por la AAC del Estado de matrícula;	• Se propone suprimir el término "continua" por lo anteriormente expuesto. • Se cambia numeral. • Se alinea con el Anexo 6 y lo que se establecerá a partir del 5 de noviembre de 2020. Cambio "aeronavegabilidad continua" por "mantenimiento de la aeronavegabilidad". Detectado durante la revisión del LAR 135. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1110(a)(7).*
(7) obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones emitidas por el Estado de diseño (boletines de servicio, alertas, etc.); y	(8) ~~(7)~~ obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones emitidas por el Estado de diseño (boletines de servicio, alertas, etc.); y	Sin cambios en su contenido, solo cambia el numeral. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba el ajuste del numeral al parrafo 121.1110(a)(8).*
(8) la validez y vigencia del certificado de aeronavegabilidad de cada una de sus aeronaves operadas.	(9) ~~(8)~~ la validez y vigencia del certificado de aeronavegabilidad de cada ~~una~~ uno de sus ~~aeronaves~~ aviones ~~operadas~~ operados.	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.1.1 (c) *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1110(a)(9), mejora en la redacción y el cambio del término "aeronaves" por "aviones".*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<u>Grupo Ad-Hoc</u> (10) ~~El explotador debe asegurarse~~ que las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad que el Estado de matrícula ha considerado aceptables.	Al incorporar este requisito se debe ubicar al inicio de los párrafos. Germán. Cubierto por el Apéndice S (q)(5) del LAR 121. Gustavo Carneiro. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir el nuevo parrafo 121.1110(a)(10), como responsabilidad del explotador respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad.* *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc **se acordó por consenso** aceptar que se aceptaba la oportunidad de mejora sin cambios.*
121.1115 Programa de mantenimiento (a) El explotador debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información: (1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta utilización prevista de la aeronave;	**121.1115 Programa de mantenimiento** (a) El explotador debe disponer para cada ~~aeronave~~ avión de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información: (1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta utilización prevista ~~de la aeronave~~ del avión;	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.3.1 (a) *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1115(a) y (a)(1), con el cambio del término "aeronaves" por "aviones".*
(2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda;	(2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda	• Sin cambios. • Requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 11.3.1 (b)
(3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los	(3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los	• Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta sección;	Párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta sección;	• Requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 11.3.1 (c)
(4) una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;	(4) una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;	Sin cambios
(5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores de la aeronave;	(5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores ~~de la aeronave~~ del avión;	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 11.3.1 (d) *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1115(a)(5), con el cambio del término "aeronaves" por "aviones".*
(6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y	(6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y	Sin cambios
(7) requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS.	(7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. El contenido del programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice T.	• El Anexo 6, Parte I, establece que las operaciones RVSM, EDTO, PBN, CAT II y III están sujetas a aprobaciones "especificas" por lo que se propone actualizar el término que se utiliza "especial" y cambiarlo por "especifica" (Ver AP 6-3 del Anexo 6). • Se incluye lo que se ha aprobado en la RPEA/16 cuando se revisó los requisitos aplicables a las operaciones EDTO. • Fue analizado este requisito en detalle a fin de reconsiderar la propuesta del cambio "*especiales*" por "*específicos*" pero se incluye el término "aprobaciones específicas" que son las que van en las OpSpecs. Este cambio obedece a que el especialista de aeronavegabilidad se encarga de verificar los requisitos especiales con lo que una vez que son comprobados son informados al inspector de OPS y luego de verificar su parte, otorga la aprobación específica.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		Durante la Tercera teleconferencia ***se acordó por consenso*** *que se aceptaba la propuesta de mejora del parrafo 121.1115(a)(7).*
(b) El programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por la AAC del Estado de diseño.	(b) El programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por la AAC del Estado de diseño.	Sin cambios
(c) El programa de mantenimiento debe desarrollarse basándose en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño de tipo y la experiencia del explotador.	(c) El programa de mantenimiento debe desarrollarse basándose en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño de tipo y la experiencia del explotador.	Sin cambios
(d) El explotador en el diseño y aplicación de su programa de mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos	(d) El explotador en el diseño y aplicación de su programa de mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos.	• Sin cambios. • Requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.3.1
(e) Se debe enviar copia de todas las enmiendas introducidas en el programa de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido dicho programa.	(e) Se debe enviar inmediatamente copia de todas las enmiendas introducidas en el programa de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido dicho programa.	Se agrega el término “prontamente” para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.3) En la circular se debe desarrollar un MEI para explicar el término ***“inmediatamente”*** una vez sea aprobado por la AAC del Estado de matrícula. *Durante la Tercera teleconferencia* ***se acordó por consenso*** *que se aceptaba la propuesta de mejora del parrafo 121.1115(e).*
121.1120 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento.	**121.1120 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento.**	• Sin cambios

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
El explotador debe establecer y mantener un sistema de análisis y vigilancia continua de la ejecución y la eficacia de su programa de mantenimiento, para la corrección de cualquier deficiencia en dicho programa.	El explotador debe establecer y mantener un sistema de análisis y vigilancia continua de la ejecución y la eficacia de su programa de mantenimiento, para la corrección de cualquier deficiencia en dicho programa.	
121.1125 Gestión de la aeronavegabilidad continua (a) El explotador debe disponer de un departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua con el fin de: (1) efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la Sección 121.1110; y	**121.1125 Gestión ~~de la~~ del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~** (a) El explotador debe disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ con el fin de: (1) efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la Sección 121.1110; y	El mismo sustento que el requisito anterior. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al título de la Sección 121.1125 y al parrafo 121.1125(a).*
(2) controlar y evaluar la experiencia en mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad continua y demás requisitos establecidos en este capítulo.	(2) controlar y evaluar la experiencia en mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ y demás requisitos establecidos en este capítulo.	El mismo sustento que el requisito anterior. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 121.1125(a)(2).*
(b) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe disponer de oficinas aceptables, así como medios suficientes y apropiados, en lugares adecuados, para el personal que se especifica en el Párrafo (d) de esta sección.	(b) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador debe disponer de oficinas aceptables, así como medios suficientes y apropiados, en lugares adecuados, para el personal que se especifica en el Párrafo (d) de esta sección.	• En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por lo anterior se propone suprimir el término “continua”.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		*Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 121.1125(b).*
(c) El director o responsable de mantenimiento del explotador debe nombrar a un responsable de la gestión y supervisión de las actividades de la aeronavegabilidad continua.	(c) El director o responsable de mantenimiento del explotador debe nombrar a un responsable de la gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~	El mismo sustento que el requisito anterior. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 121.1125(c) y se agrega la preposición "de" antes del mantenimiento para mejorar la redacción del texto.*
(d) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de aeronavegabilidad continua.	(d) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~.	El mismo sustento que el requisito anterior. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 121.1125(d) y se agrega la preposición "de mantenimiento de la" antes de aeronavegabilidad para mejorar la redacción del texto.*
(e) El responsable de la gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe definir y controlar la competencia de su personal.	(e) El responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador debe definir y controlar la competencia de su personal.	El mismo sustento que el requisito anterior. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 121.1125(e).*
(f) El explotador a través de su departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua debe: (1) definir y supervisar la efectividad de un programa de mantenimiento para cada aeronave;	(f) El explotador a través de su departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ debe: (1) definir y supervisar la efectividad de un programa de mantenimiento para cada ~~aeronave~~ avión;	• En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión" y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la "Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad". Por lo anterior se propone suprimir el término "continua".

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 121.1125(f) y (f)(1).*
(2) garantizar que las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas de acuerdo a los datos aprobados por el Estado de matrícula;	(2) garantizar que las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas de acuerdo a los datos aprobados por el Estado de matrícula;	Sin cambios.
(3) garantizar que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado;	(3) garantizar que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado;	Sin cambios
(4) garantizar que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean aplicables a sus aeronaves y componentes de aeronaves emitidas por el Estado de diseño y/o de matrícula, evaluando la información recibida y tomando las medidas necesarias para su cumplimiento;	(4) garantizar que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean aplicables a sus ~~aeronaves~~ aviones y componentes de ~~aeronaves~~ aviones emitidas por el Estado de diseño y/o de matrícula, evaluando la información recibida y tomando las medidas necesarias para su cumplimiento;	Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. Revision por la normalización de las definiciones *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR 21, 43 y 145. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(5) garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una organización de mantenimiento debidamente aprobada y habilitada según el LAR 145 para el servicio requerido;	(5) garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una organización de mantenimiento debidamente aprobada y habilitada según el LAR 145 para el servicio requerido;	Sin cambios
(6) controlar el cumplimiento del programa de mantenimiento;	(6) controlar el cumplimiento del programa de mantenimiento;	Sin cambios
(7) controlar el remplazo de componentes de aeronaves con vida limitada;	(7) controlar el remplazo de componentes de ~~aeronaves~~ aviones con vida limitada;	Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. De acuerdo *Durante la Tercera teleconferencia* ***se acordó por consenso****:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.*
(8) controlar y conservar todos los registros de mantenimiento de las aeronaves;	(8) controlar y conservar todos los registros de mantenimiento de ~~las aeronaves~~ la aeronavegabilidad de los aviones;	Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. Se propone cambiar "*mantenimiento de las aeronaves* por *mantenimiento de la aeronavegabilidad*" termino que se

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		usará a partir del 5 de noviembre de 2020. Fue detectado al revisar la propuesta del LAR 135. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 121.1125(f)(8).*
(9) asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual de la aeronave; y	(9) asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual ~~de la aeronave~~ del avión; y	Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1125(f)(9), con el cambio del término "aeronave" por "avión".*
(10) mantener y utilizar los datos de mantenimiento actuales que sean aplicables, para la realización de tareas de gestión de la aeronavegabilidad continua.	(10) mantener y utilizar los datos de mantenimiento actuales que sean aplicables, para la realización de tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~.	~~Sin cambios~~ Se propone cambiar "*gestión de la aeronavegabilidad continua"* por "*gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad*" a fin de estar en concordancia con el título de esta Sección. Fue detectado al revisar la propuesta del LAR 135. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1125(f)(10), con el cambio del término "aeronavegabilidad continua" por "mantenimiento de la aeronavegabilidad".*
(g) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurar que la aeronave sea mantenida por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos.	(g) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador debe asegurar que ~~la aeronave~~ el avión sea mantenido por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos.	• Se propone cambiar "*gestión de la aeronavegabilidad continua"* por "*gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad*" a fin de estar en concordancia con el título de esta Sección. Fue detectado al revisar la propuesta del LAR 135. • En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión" y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la "Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad". Por lo anterior se propone suprimir el término "continua". • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. *Durante la Tercera teleconferencia* ***se acordó por consenso*** *que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1125(g), con el cambio del término "aeronavegabilidad continua" por "mantenimiento de la aeronavegabilidad" y "aeronave" por "avión".*
(h) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente: (1) los servicios de mantenimiento que están siendo contratados;	(h) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente: (1) los servicios de mantenimiento que están siendo contratados;	En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión" y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la "Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad". Por lo anterior se propone suprimir el término "continua". • Se propone cambiar "*gestión de la aeronavegabilidad continua"* por "*gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad*" a fin de estar en concordancia con el título de esta Sección. Fue detectado al revisar la propuesta del LAR 135. *Durante la Tercera teleconferencia* ***se acordó por consenso*** *que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1125(h), con el cambio del*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		término "aeronavegabilidad continua" por "mantenimiento de la aeronavegabilidad".
(2) la disponibilidad de los datos de mantenimiento necesarios para los servicios; como las tarjetas de trabajo, ordenes de ingeniería, etc.;	(2) la disponibilidad de los datos de mantenimiento necesarios para los servicios; como las tarjetas de trabajo, ordenes de ingeniería, etc.;	Sin cambios
(3) la necesidad de supervisión por parte del explotador de los servicios que están siendo ejecutados; y	(3) la necesidad de supervisión por parte del explotador de los servicios que están siendo ejecutados; y	Sin cambios
(4) la responsabilidad del explotador de instruir a los certificadores de conformidad de mantenimiento de la OMA LAR 145 de acuerdo a su MCM.	(4) la responsabilidad del explotador de instruir a los certificadores de conformidad de mantenimiento de la OMA LAR 145 de acuerdo a su MCM	Sin cambios
	(i) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones disponibles de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las medias resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.	(Nuevo) - Requisito establecido en el Anexo 6, Parte I, 8.5.2 y que no se encuentra establecido en el LAR 121. Se propone su incorporación. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir el nuevo parrafo 121.1125(i).*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
121.1130 Manual de control de mantenimiento (MCM) (a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice S del presente reglamento.	**121.1130 Manual de control de mantenimiento (MCM)** (a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice S del presente reglamento.	• En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión" y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la "Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad". Por lo anterior se propone suprimir el término "continua". • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.1 *Durante la Tercera teleconferencia* ***se acordó por consenso*** *que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1130(a), con el cambio del término "aeronavegabilidad continua" por "mantenimiento de la aeronavegabilidad".*
(b) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.	(b) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.	• Sin cambios • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.1
(c) Cada explotador debe proveer a la AAC del Estado del explotador y a la AAC del Estado de matrícula de la aeronave, si es diferente a la AAC del explotador, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.	(c) Cada explotador debe proveer a la AAC del Estado del explotador y a la AAC del Estado de matrícula ~~de la aeronave~~ del avión, si es diferente a la AAC del explotador, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre le Anexo 6, Parte I, 8.2.4 *Durante la Tercera teleconferencia* ***se acordó por consenso*** *que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1130(c), con el cambio del término "aeronave" por "avión".*
(d) El explotador debe enviar copia de todas las enmiendas introducidas a su manual de control de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.	(d) El explotador debe enviar inmediatamente copia de todas las enmiendas introducidas a su manual de control de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.	Se agrega el término "inmediatamente" que es más utilizado y de mejor comprensión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I, 8.2.3.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		En la circular se debe desarrollar un MEI para explicar el término ***"inmediatamente"*** una vez sea aprobado por la AAC del Estado de matrícula. *Durante la Tercera teleconferencia* ***se acordó por consenso*** *que se aceptaba la propuesta de mejora del parrafo 121.1130(d).*
(e) El manual de control de mantenimiento, y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.	(e) El manual de control de mantenimiento, y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.	• Sin cambios • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.1
121.1135 Sistema de registros de la aeronavegabilidad continua de las aeronaves (a) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido: (1) el tiempo de servicio (horas, tiempo trascurrido y ciclos según corresponda) de la aeronave, de cada motor, y de cada hélice, si es aplicable, así como todos los componentes de aeronaves de vida limitada;	**121.1135 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ de ~~las aeronaves~~ los aviones** (a) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido: (1) el tiempo de servicio (horas, tiempo trascurrido y ciclos según corresponda) ~~de la aeronave~~ del avión, de cada motor, y de cada hélice, si es aplicable, así como todos los componentes ~~de aeronaves~~ de los aviones de vida limitada;	• En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión" y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la "Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad". Por lo anterior se propone suprimir el término "continua". • Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (a) • Se agrega el término "de mantenimiento" a "registros de la aeronavegabilidad continua" a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará "Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad". Revisado durante la propuesta de mejora del LAR 135. *Durante la Tercera teleconferencia* ***se acordó por consenso*** *que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(a) y (a)(1), con el cambio del término "aeronavegabilidad continua" por*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		"mantenimiento de la aeronavegabilidad" y "aeronaves" por "avión" respectivamente.
(2) el tiempo de servicio (horas, tiempo trascurrido y ciclos según corresponda) desde la última reparación general (overhaul) de los componentes de aeronave instalados en la aeronave que requieran una reparación general obligatoria a intervalos de tiempo de utilización definidos;	(2) el tiempo de servicio (horas, tiempo trascurrido y ciclos según corresponda) desde la última reparación general (overhaul) de los componentes ~~de aeronave~~ del avión instalados en ~~la aeronave~~ el avión que requieran una reparación general obligatoria a intervalos de tiempo de utilización definidos;	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (d) *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(a)(2), "aeronaves" por "avión".*
(3) estado actualizado del cumplimiento de cada directriz de aeronavegabilidad aplicable a cada aeronave y componente de aeronave, en donde se indique el método de cumplimiento, el número de directriz de aeronavegabilidad. Si la directriz de aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha de cuando la próxima acción es requerida;	(3) estado actualizado del cumplimiento de cada directriz de aeronavegabilidad aplicable a cada ~~aeronave~~ avión y componente ~~de aeronave~~ del avión, en donde se indique el método de cumplimiento, el número de directriz de aeronavegabilidad. Si la directriz de aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha de cuando la próxima acción es requerida;	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (b) *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(a)(3), "aeronaves" por "avión".*
(4) registros y datos de mantenimiento aprobados de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en cada aeronave y componente de aeronave;	(4) registros y datos de mantenimiento aprobados de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en cada ~~aeronave~~ avión y componente de ~~aeronave~~ avión;	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (c) *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR 21, 43 y 1454. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		• *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.*
(5) estado actualizado de cada tipo de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado en la aeronave;	(5) estado actualizado de cada tipo de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado en ~~la aeronave~~ el avión;	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (e) *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(a)(5), "aeronaves" por "avión".*
(6) cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave o componente de aeronave, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento;	(6) cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para ~~la aeronave~~ el avión o componente ~~de aeronave~~ del avión, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento;	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR 21, 43 y 145. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.*
(7) registros detallados de los trabajos de mantenimiento para demostrar que se ha cumplido con todos los requisitos necesarios para la firma de la certificación de conformidad de mantenimiento;	(7) registros detallados de los trabajos de mantenimiento para demostrar que se ha cumplido con todos los requisitos necesarios para la firma de la certificación de conformidad de mantenimiento;	• Sin cambios • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (e)

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(8) un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados durante la operación de la aeronave; y	(8) un registro técnico de vuelo ~~de la aeronave~~ del avión para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados durante la operación ~~de la aeronave~~ del avión; y	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(a)(8), "aeronaves" por "avión".*
(9) registros actualizados de los parámetros, ecuaciones de conversión, calibración periódica y otra información sobre el funcionamiento/mantenimiento de los registradores de datos de vuelo (FDR), aplicable a las aeronaves comprendidas en la Sección 121.905.	(9) registros actualizados de los parámetros, ecuaciones de conversión, calibración periódica y otra información sobre el funcionamiento/mantenimiento de los registradores de datos de vuelo (FDR), aplicable a ~~las aeronaves~~ los aviones comprendidos en la Sección 121.905.	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(a)(9), "aeronaves" por "avión".*
(b) Los registros indicados en los Párrafos (a) (1) a (a) (5) de esta sección se deberán conservar durante un período de 90 días después de retirado permanentemente de servicio el componente al que se refiere, los registros enumerados en los Párrafos (a) (6) y (a) (7) de esta sección se deberán conservar durante al menos un año a partir de la emisión del certificado de conformidad de mantenimiento o hasta que se repita o se reemplace por un trabajo o inspección equivalente en alcance y detalle y el registro enumerado en el Párrafo (a) (8) hasta dos años después de que la aeronave se haya retirado del servicio permanentemente.	(b) Los registros indicados en los Párrafos (a) (1) a (a) (5) de esta sección se deberán conservar durante un período de 90 días después de retirado permanentemente de servicio el componente al que se refiere, los registros enumerados en los Párrafos (a) (6) y (a) (7) de esta sección se deberán conservar durante al menos un año a partir de la emisión del certificado de conformidad de mantenimiento o hasta que se repita o se reemplace por un trabajo o inspección equivalente en alcance y detalle y el registro enumerado en el Párrafo (a) (8) hasta dos años después de que ~~la aeronave~~ el avión se haya retirado del servicio permanentemente.	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(b), "aeronaves" por "avión".*
(c) El explotador debe garantizar que se conserven los registros de forma segura	(c) El explotador debe garantizar que se conserven los registros de mantenimiento de	• Se agrega el término "de mantenimiento" a "registros de la aeronavegabilidad continua" a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
para protegerlo de daños, alteraciones y robo.	la aeronavegabilidad de forma segura para protegerlo de daños, alteraciones y robo.	noviembre de 2020 se llamará "Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad". Revisado durante la propuesta de mejora del LAR 135. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1135(c), incluyendo el término "mantenimiento de la aeronavegabilidad".*
(d) El explotador debe asegurarse que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes dispongan de la información establecida en (a) (9), cuando sea requerida.	(d) El explotador debe asegurarse que las autoridades encargadas de la investigación de accidentes dispongan de la información establecida en (a) (9), cuando sea requerida.	Sin cambios
121.1140 Transferencia de registros de mantenimiento (a) En caso de cambio temporal de explotador los registros de mantenimiento se deben poner a disposición del nuevo explotador.	**121.1140 Transferencia de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad** (a) En caso de cambio temporal de explotador los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad se deben poner a disposición del nuevo explotador.	• Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.4 • Se agrega el término "de mantenimiento" a "registros de la aeronavegabilidad continua" a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará "Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad". *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al título de la Sección 121.1140 y al parrafo 121.1140(a), incluyendo el término "mantenimiento de la aeronavegabilidad"*
(b) En caso de cambio permanente de explotador los registros de mantenimiento deben ser transferidos al nuevo explotador.	(b) En caso de cambio permanente de explotador los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad deben ser transferidos al nuevo explotador.	• Sin cambios • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.4 • Se agrega el término "de mantenimiento" a "registros de la aeronavegabilidad continua" a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará "Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad".

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		*Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1140(b), incluyendo el término "mantenimiento de la aeronavegabilidad"*.
	(c) Los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad que se lleven y transfieran se mantendrán en una forma y formato que garanticen en todo momento su legibilidad, seguridad e integridad.	• Este requisito establecido en el Anexo 6, Parte I no esta considerado en el LAR 121, Capítulo I, se propone incorporarlo. (Nuevo) • Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.4 • Se agrega el término "de mantenimiento" a "registros de la aeronavegabilidad continua" a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará "Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad". *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo parrafo 121.1140(c)*.
121.1145 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM) Un explotador no debe operar una aeronave después de la realización de cualquier mantenimiento, si no se ha realizado conforme al LAR 43.300 y se ha emitido un CCM por una OMA según el LAR 145.330.	**121.1145 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM)** Un explotador no debe operar ~~una aeronave~~ un avión después de la realización de cualquier mantenimiento, si no se ha realizado conforme al LAR 43.300 y se ha emitido un CCM por una OMA según el LAR 145.330.	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1145, "aeronaves" por "avión".*
121.1150 Informe de la condición de la aeronavegabilidad (a) El explotador debe preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada aeronave.	**121.1150 Informe de la condición de la aeronavegabilidad** (a) El explotador debe preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada ~~aeronave~~ avión.	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. Se debe desarrollar un MEI en la CA que significa "periódicamente" *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		revisión al parrafo 121.1150(a), "aeronaves" por "avión".
(b) El informe indicado en el Párrafo (a) de esta sección debe ser presentado en el plazo, formato y contenido establecido por la AAC del Estado de matrícula o por el Estado del explotador cuando se requiera.	(b) El informe indicado en el Párrafo (a) de esta sección debe ser preparado y estar disponible en el plazo, formato y contenido establecido por la AAC del Estado de matrícula o por el Estado del explotador cuando se requiera	Esta propuesta fue aprobada en la RPEA/16 *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1150(b) de incluir el texto "preparado y estar disponible"*
(c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física de la aeronave, mediante la cual se garantiza que: (1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;	(c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física ~~de la aeronave~~ del avión, mediante la cual se garantiza que: (1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Se incluye el término "*del mantenimiento*" al "departamento de gestión de la aeronavegabilidad" para estar en concordancia con lo desarrollado en la Sección 121.1120, por lo tanto, el termino propuesto sería: "*departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad*". Asimismo, se suprime el termino continua, por los sustentos que se plantearon en los otros requisitos. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo parrafo 121.1150(c), incluyendo el término "mantenimiento de la aeronavegabilidad" y sustituyendo "aeronave" por "avión".*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(2) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;	(2) la configuración ~~de la aeronave~~ del avión cumple la documentación aprobada;	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo parrafo 121.1150(c)(2), sustituyendo "aeronave" por "avión".*
(3) no se encuentran defectos evidentes; y	(3) no se encuentran defectos evidentes; y	Sin cambios
(4) no se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros de mantenimiento.	(4) no se encuentran discrepancias entre ~~la aeronave~~ el avión y la revisión documentada de los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad.	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. • Se agrega el término "de la aeronavegabilidad" a "registros de mantenimiento" a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará "Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad". *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo parrafo 121.1150(c)(4), incluyendo el término "mantenimiento de la aeronavegabilidad" y sustituyendo "aeronave" por "avión".*
(d) El explotador no debe operar una aeronave si el informe no es concluyente o es insatisfactorio con respecto a la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.	(d) El explotador no debe operar ~~una aeronave~~ un avión si el informe no es concluyente o es insatisfactorio con respecto a la condición de aeronavegabilidad ~~de la aeronave~~ del avión	• Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo parrafo 121.1150(d), sustituyendo "aeronave" por "avión.*
121.1155 Requisitos de personal (a) El explotador debe establecer y controlar la competencia de todo el personal	**121.1155 Requisitos de personal** (a) El explotador debe establecer y controlar la competencia de todo el personal	Sin cambios

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
involucrado en las actividades de gestión de la aeronavegabilidad continua, de acuerdo con un procedimiento aceptable a la AAC, incluyendo un programa de instrucción inicial y continuo.	involucrado en las actividades de gestión de la aeronavegabilidad continua, de acuerdo con un procedimiento aceptable a la AAC, incluyendo un programa de instrucción inicial y continuo.	
(b) El programa de instrucción debe incluir la instrucción sobre los procedimientos de la organización, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con la actuación humana.	(b) El programa de instrucción debe incluir la instrucción sobre los procedimientos de la organización, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con la actuación humana.	Sin cambios
121.1160 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos (a) El explotador debe informar a la AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en el avión que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura del avión utilizado por él.	**121.1160 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos** (a) El explotador debe informar a la AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en el avión que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura del avión utilizado por él.	Sin cambios
(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.	(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.	Sin cambios
(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de	(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la	Sin cambios

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
la falla, malfuncionamiento o defecto del avión.	falla, malfuncionamiento o defecto del avión.	
	Grupo Ad-Hoc ~~**121.1165 Modificaciones y reparaciones**~~ ~~(a) El explotador debe asegurarse que las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad del que el Estado de matrícula ha considerado aceptables.~~	Nuevo. Requisito establecido en el Anexo 6, Parte I, 8.6. Se propone su incorporación. Se propone cambiar “del” por “que el” en beneficio del lenguaje claro. Fue detectado durante la revisión del LAR 135. Ya está incluida esa responsabilidad en la sección de responsabilidades. Oscar Vilela. El requisito 121.1165 (a) está desarrollado 121.1110 (a)(1). *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso NO** incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el parrafo (a) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al nuevo parrafo 121.1110(a)(10) de las responsabilidades de explotador en cuanto al mantenimiento de la aeronavegabilidad.* *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc **se acordó por consenso NO** incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el parrafo (a) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al nuevo parrafo 121.1110(a)(10) de las responsabilidades de explotador en cuanto al mantenimiento de la aeronavegabilidad.*
	Grupo Ad-Hoc ~~(b) El explotador debe establecer procedimientos para asegurar que se conserven los datos que prueben el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad~~	Nuevo. Requisito establecido en el Anexo 6, Parte I, 8.6. Se propone su incorporación. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso NO** incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice S Manual*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes. *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc **se acordó por consenso NO** incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice S Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes.*
	Grupo Ad-Hoc **Apéndice S Manual de control de mantenimiento (MCM)** …….. (f) procedimientos para completar y conservar los registros de mantenimiento del explotador aéreo. (g) procedimientos para asegurar que se conserven los datos que prueben el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad de las reparaciones y modificaciones. ……..	*Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • ***NO** incorporar la nueva Sección 121.1165 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice S Manual de control de Mantenimiento (MCM en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos consecutivos.* • *Crear un grupo Ad-Hoc para mejorar la redacción texto de la propuesta de mejora y definir la ubicación.* *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc **se acordó por consenso** incorporar el nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. en el Apéndice S Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) aceptando el texto de la propuesta de la TPEA/03 sin cambios y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes.*

Apéndice C—NE/03A Oportunidades de mejora al LAR 135 (Comentada y con los acuerdos alcanzados)

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domesticas e internacionales, regulares y no regulares.	**LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domesticas e internacionales, regulares y no regulares.**	Sin cambios
Capitulo A: Generalidades	**Capitulo A: Generalidades**	Sin cambios
135.001 Definiciones y abreviaturas (a) **Definiciones**. Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones: …….. **Conformidad de mantenimiento**. Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, bien sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento o según un sistema equivalente.	**135.001 Definiciones y abreviaturas** (a) **Definiciones.** Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones: …….. **Conformidad de mantenimiento**. Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, ~~bien sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento o según un sistema equivalente~~ de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.	Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte I, Edición 11, enmienda 43. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020. Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte III, Edición 9, Enmienda 22. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión a la definición de "Conformidad de mantenimiento".*
…….. **Mantenimiento**. Realización de las tareas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.	…….. **Mantenimiento.** Realización de las tareas requeridas en una aeronave, motor, hélice, o componente de aeronave conexo para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación. **Grupo Ad-Hoc**	Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte I, Edición 11, enmienda 43. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020. Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte III, Edición 9, Enmienda 22. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	Mantenimiento. Realización de las tareas requeridas en una aeronave y componente de aeronave para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.	*definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.* *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc **se acordó por consenso**:* • *De la propuesta de mejora de la definición de mantenimiento sustituir "motor, hélice y componente de aeronave conexo" por "componente de aeronave"* • *Modificar la definición de "componente de aeronave" en los LAR 43, LAR 145 y LAR 21.* • *Consultar al experto de la RPEA/16 el fundamento al cambio de la definición de componente de aeronave que se incluyó en el LAR 21.*
Mantenimiento de la aeronavegabilidad. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.	**Mantenimiento de la aeronavegabilidad**. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice, rotor o ~~pieza~~ componente de aeronave cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil. **<u>Grupo Ad-Hoc</u>** **Mantenimiento de la aeronavegabilidad**. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave~~, motor, hélice~~ o ~~pieza~~ componente de aeronave cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y	Se cambia el término "pieza" por "componente" que es el término utilizado en los reglamentos de aeronavegabilidad. Se incluye el término rotor de acuerdo a la definición del Anexo 6 Parte III. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.	• *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.* *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc* ***se acordó por consenso****:* • *De la propuesta de mejora de la definición de mantenimiento de la aeronavegabilidad sustituir "motor, hélice o pieza" por "componente de aeronave"* • *Modificar la definición de "componente de aeronave" en los LAR 43, LAR 145 y LAR 21.* • *Consultar al experto de la RPEA/16 el fundamento al cambio de la definición de componente de aeronave que se incluyó en el LAR 21.*
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.	**Revisado por el Grupo Ad-Hoc** **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.	Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte I, Edición 11, enmienda 43. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020. Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte III, Edición 9, Enmienda 22. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020.
…….. **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	…….. **Manual de ~~procedimientos del organismo~~ la organización de mantenimiento (MOM).** Documento aprobado por el gerente responsable y aceptado por la AAC, que presenta en detalle la composición de la organización de mantenimiento y las atribuciones ~~directivas~~ del personal clave, el ámbito de los trabajos, una descripción de las	Se cambias los términos del personal clave por los términos utilizados en los reglamentos LAR. Sin embargo, se propone mantener la definición establecida en el LAR 145. Revisar definiciones del LAR 145, 43 y 21 Esta definición debe ser considerada en todos los reglamentos aplicables a fin de que estén congruentes con el Anexo 8.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad o inspección.	instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de inspección, de calidad y seguridad operacional.	*Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión a la definición de "Manual de la organización de mantenimiento (MOM)".* *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc **se acordó por consenso** aceptar que se aceptaba la oportunidad de mejora sin cambios.*
…….. **Reparación**. Restauración de un producto aeronáutico a su condición de aeronavegabilidad para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente, cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso. ……..	…….. **Reparación**. Restauración de ~~un producto aeronáutico~~ una aeronave, motor, hélice o componente de aeronave conexo a su condición de aeronavegabilidad ~~para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente~~, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso. **<u>Grupo Ad-Hoc</u>** **Reparación**. Restauración ~~de un producto aeronáutico~~ de una aeronave o componente de aeronave a su condición de aeronavegabilidad ~~para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente~~, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso. ……..	Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte I, edición 11, enmienda 43. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020. Esta definición se actualiza de acuerdo a los establecido en el Anexo 6, Parte III, Edición 9, Enmienda 22. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020. Esta definición debe ser considerada en todos los reglamentos aplicables a fin de que estén congruentes con el Anexo 8. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.* *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc **se acordó por consenso**:* • *De la propuesta de mejora de la definición de mantenimiento de la aeronavegabilidad sustituir*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		"motor, hélice o componente de aeronave conexo" por "componente de aeronave" • *Modificar la definición de "componente de aeronave" en los LAR 43, LAR 145 y LAR 21.* • *Consultar al experto de la RPEA/16 el fundamento al cambio de la definición de componente de aeronave que se incluyó en el LAR 21.*
Capitulo J: Control y requisitos de mantenimiento	**Capitulo J: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave**	A partir del 5 de noviembre del 2020 el Anexo 6, Parte I cambia el título del Capítulo 8 por "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión". Se propone incorporar la mejora al título a fin de estar en concordancia con el Anexo 6. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de la revisión al título del Capítulo J.*
…….. **135.1410 Responsabilidad de la aeronavegabilidad** (a) Cada explotador es responsable por asegurarse de: (1) que cada aeronave y componentes de aeronaves operados se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;	…….. **135.1410 Responsabilidades del explotador respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad** (a) Cada explotador, se asegurará de que, de conformidad con procedimientos aceptables para el Estado de matrícula: (1) ~~que~~ cada aeronave, así como de cualquier motor de aeronave, hélice, rotor (cuando sea aplicable) y componentes de aeronave conexos se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;	Se modifica en beneficio del lenguaje claro y para alinear el reglamento con lo que el Anexo,6, Parte I, Capítulo 8, establece sobre esta parte. Asimismo, se deja claramente establecido que el explotador debe contar con procedimientos aceptables por el Estado de matrícula. El Anexo 6, Parte I en su Capítulo 8 correspondiente a "Mantenimiento del avión" se refiere al aerodino como "avión" y no como "aeronave". En el Nota 1 de este Capítulo se establece que, *para los fines de este capítulo, el término "avión" incluye: motores, hélices, componentes, accesorios, instrumentos, equipo y aparatos, incluso el equipo de emergencia*. Se propone el cambio de aeronave por avión para estar en concordancia con el Anexo 6, Parte I, 8.1.1 (a) y se aclara que también aplica al motor, hélice (cuando sea aplicable) y componentes conexos.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		Anexo 6 Parte III Capítulo 6, parrafo 6.1. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.*
(2) que se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave o componente de aeronave;	(2) que se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave, así como de cualquier motor de aeronave, hélice, rotor y componentes de aeronave conexos;	Se aclara que aplica al motor, hélice, rotor (cuando sea aplicable) y componentes conexos. Se amplía el termino componente por “componente de aeronave” para mantener una misma línea de lo que se ha desarrollado. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.*
	(3) que el equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo	Nuevo requisito, en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 8.1.1 (b) se establece este requisito. El LAR 135 no se

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	previsto se encuentre en estado de funcionamiento;	considera como un requisito, solo se establece dentro del contenido del MCM. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir el nuevo parrafo 135.1410(a)(3).*
(3) que el mantenimiento sea ejecutado por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) de acuerdo al LAR 145;	(4) ~~(3)~~ que el mantenimiento y la conformidad de mantenimiento (el visto bueno) correspondiente de la aeronave, motor ~~de aeronave~~, hélice, rotor (cuando sea aplicable) y componente~~s~~ de aeronave conexos sea ejecutado por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) de acuerdo al LAR 145;	Se complementa lo correspondiente *a motor, hélices, rotor (cuando sea aplicable) y componentes conexos* para estar acorde al Anexo 6, Parte I, 8.1.2 (a) *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.*
(4) que se ejecute el mantenimiento a sus aeronaves en conformidad con el correspondiente programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula, el manual de control de mantenimiento (MCM) y/o las instrucciones para la aeronavegabilidad continua actualizadas;	(5) ~~(4)~~ a que se ejecute el mantenimiento a sus aeronaves, motores ~~de aeronaves~~, hélices, rotores (cuando sea aplicable) y sus componentes de aeronaves conexos en conformidad con el correspondiente programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula, el manual de control de mantenimiento (MCM) y/o las instrucciones para el mantenimiento de la	Se complementa lo correspondiente *a motor, hélices (cuando sea aplicable) y componentes conexos* para estar acorde al Anexo 6, Parte I. En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el termino aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por lo anterior se propone suprimir el término “continua”. Asimismo, corrige el

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	aeronavegabilidad (ICA~~s~~) actualizadas;	termino de instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICAs) de acuerdo al Doc. 9760. Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.1.4 y 8.1.5. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • *Formar grupo Ad-hoc con miembros de los grupos de tarea 3, 3a y 3b para revisar y normalizar las definiciones de los LAR. Integrantes: Andres Villaverde, Jose Romero, Cesar Silva y Fernando Bolton (Reunión 21/08/2020).* • *Que cada panelista envíe su opinión por correo. Fernando Bolton.* • *Que se trataría en la reunión de la RPEA/17 a realizarse entre el 24 al 28 de agosto.*
(5) el cumplimiento del análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula;	(6) ~~(5) el~~ se dé cumplimiento ~~del~~ al análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula;	Se ajusta la numeración. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1410(a)(6)*
(6) el cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad aplicables u otros requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de diseño y cualquier otro requisito de aeronavegabilidad continua descrita como obligatorio por la AAC del Estado de matrícula;	(7) ~~(6)~~ el cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad aplicables u otros requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de diseño y cualquier otro requisito de mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ descrita como obligatorio por la AAC del Estado de matrícula;	Se reemplaza el término *"aeronavegabilidad continua"* por *"mantenimiento de la aeronavegabilidad".* *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1410(a)(7).*
(7) obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones emitidas por el	(8) ~~(7)~~ obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las	Se ajusta la numeración. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Estado de diseño (boletines de servicio, alertas, etc.); y	recomendaciones emitidas por el Estado de diseño (boletines de servicio, alertas, etc.); y	*revisión al parrafo 135.1410(a)(8), mejora en la redacción y el cambio del término "aeronaves" por "aviones".*
(8) la validez y vigencia del certificado de aeronavegabilidad de cada una de sus aeronaves operadas.	(9) ~~(8)~~ la validez y vigencia del certificado de aeronavegabilidad de cada una de sus aeronaves operadas.	Se ajusta numeración. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba el ajuste del numeral revisión al parrafo 135.1410(a)(9).*
	Grupo Ad-Hoc (10) ~~El explotador debe asegurarse~~ que las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad que el Estado de matrícula ha considerado aceptables.	Al incorporar este requisito se debe ubicar al inicio de los párrafos. Germán. Cubierto por el Apéndice S (q)(5) del LAR 121. Gustavo Carneiro. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir el nuevo parrafo 135.1410(a)(10), como responsabilidad del explotador respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad.* *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc **se acordó por consenso** aceptar que se aceptaba la oportunidad de mejora sin cambios.*
135.1415 Programa de mantenimiento (a) El explotador debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información: (1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta	**135.1415 Programa de mantenimiento** (a) El explotador debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información: (1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta utilización prevista de la aeronave;	Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
utilización prevista de la aeronave;		
(2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda;	(2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda;	Sin cambios.
(3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los Párrafos (a) (1) y (a) (2);	(3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los Párrafos (a) (1) y (a) (2);	Sin cambios.
(4) una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;	(4) una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;	Sin cambios.
(5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores de la aeronave;	(5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores de la aeronave;	Sin cambios.
(6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y	(6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y	Sin cambios.
(7) requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS.	(7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. El contenido del programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice I.	El Anexo 6, Parte I, establece que las operaciones RVSM, EDTO, PBN, CAT II y III están sujetas a aprobaciones “especificas” pero dependen de la verificación de los requisitos especiales del personal de aeronavegabilidad. Este proceso se especifica en la propuesta de mejora de esta parte. Asimismo, Se incluye lo que se ha aprobado en la RPEA/16 cuando se revisó los requisitos aplicables a las operaciones EDTO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		*Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del parrafo 135.1415(a)(7).*
(b) El programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por la AAC del Estado de diseño.	(b) El programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por la AAC del Estado de diseño.	Sin cambios.
(c) El programa de mantenimiento debe desarrollarse basándose en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño tipo y la experiencia del explotador.	(c) El programa de mantenimiento debe desarrollarse basándose en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño tipo y la experiencia del explotador.	Sin cambios.
(d) El explotador en el diseño y aplicación de su programa de mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos.	(d) El explotador en el diseño y aplicación de su programa de mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos.	Sin cambios. Requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.3.1.
(e) Se debe enviar copia de todas las enmiendas introducidas en el programa de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido dicho programa.	(e) Se debe enviar inmediatamente copia de todas las enmiendas introducidas en el programa de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido dicho programa.	Se agrega el término “inmediatamente”, que es un terminó de más claridad en reemplazo de prontamente como se establece en el Anexo 6 Parte I, 8.2.3 En la circular se debe hacer un MEI para explicar el término ***“inmediatamente”*** una vez sea aprobado por la AAC del Estado de matrícula. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del parrafo 135.1415(e).*
135.1420 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento	**135.1420 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento**	Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
El explotador debe establecer y mantener un programa de análisis y vigilancia continua de la ejecución y la eficacia de su programa de mantenimiento, para la corrección de cualquier deficiencia en dicho programa.	El explotador debe establecer y mantener un programa de análisis y vigilancia continua de la ejecución y la eficacia de su programa de mantenimiento, para la corrección de cualquier deficiencia en dicho programa.	
135.1425 Gestión de la aeronavegabilidad continua (a) El explotador debe cumplir para disponer de un departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua con el fin de: (1) efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la Sección 135.1410; y	**135.1425 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad** (a) El explotador debe cumplir para disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con el fin de: (1) efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la Sección 135.1410; y	En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión" y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la "Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad". Por lo anterior se propone suprimir el término "continua". *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al título de la Sección 135.1425 y al parrafo 135.1425(a).*
(2) controlar y evaluar la experiencia en mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad continua y demás requisitos establecidos en este capítulo.	(2) controlar y evaluar la experiencia en mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ y demás requisitos establecidos en este capítulo.	El mismo sustento que el requisito anterior. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 135.1425(a)(2).*
(b) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe disponer de oficinas aceptables, así como medios suficientes y apropiados, en lugares adecuados, para el personal que se especifica en el Párrafo (c) de esta sección.	(b) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe disponer de oficinas aceptables, así como medios suficientes y apropiados, en lugares adecuados, para el personal que se especifica en el Párrafo (c) de esta sección.	En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión" y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la "Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad". Por lo anterior se propone suprimir el término "continua".

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		*Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 135.1425(b).*
(c) El director o responsable de mantenimiento del explotador debe nombrar a un responsable de la gestión y supervisión de las actividades de la aeronavegabilidad continua.	(c) El director o responsable de mantenimiento del explotador debe nombrar a un responsable de la gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~.	El mismo sustento que el requisito anterior. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 135.1425(c) y se agrega la preposición "de" antes de la aeronavegabilidad para mejorar la redacción del texto.*
(d) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe disponer de suficiente personal debidamente calificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de aeronavegabilidad continua.	(d) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe disponer de suficiente personal debidamente calificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad.	El mismo sustento que el requisito anterior. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 135.1425(d).*
(e) El responsable de la gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe definir y controlar la competencia de su personal.	(e) El responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe definir y controlar la competencia de su personal.	El mismo sustento que el requisito anterior. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 135.1425(e).*
(f) El explotador a través de su departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe: (1) definir y supervisar la efectividad de un programa de mantenimiento para cada aeronave;	(f) El explotador a través de su departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe: (1) definir y supervisar la efectividad de un programa de mantenimiento para cada aeronave;	En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión" y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la "Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad". Por lo anterior se propone suprimir el término "continua".

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		*Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 135.1425(f).*
(2) garantizar que solamente las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas de acuerdo a los datos aprobados por el Estado de matrícula;	(2) garantizar que solamente las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas de acuerdo a los datos aprobados por el Estado de matrícula;	Sin cambios.
(3) garantizar que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado;	(3) garantizar que todo el mantenimiento sea llevado a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado;	Sin cambios.
(4) garantizar que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean aplicables a sus aeronaves y componentes de aeronaves emitidas por el Estado de diseño y/o de matrícula, evaluando la información recibida y tomando las medidas necesarias para su cumplimiento;	(4) garantizar que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean aplicables a sus aeronaves y componentes de aeronaves emitidas por el Estado de diseño y/o de matrícula, evaluando la información recibida y tomando las medidas necesarias para su cumplimiento;	Sin cambios.
(5) garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una organización de mantenimiento debidamente aprobada y habilitada según el LAR 145 para el servicio requerido;	(5) garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una organización de mantenimiento debidamente aprobada y habilitada según el LAR 145 para el servicio requerido;	Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(6) controlar el cumplimiento del programa de mantenimiento;	(6) controlar el cumplimiento del programa de mantenimiento;	Sin cambios.
(7) controlar el remplazo de componentes de aeronaves con vida limitada;	(7) controlar el remplazo de componentes de aeronaves con vida limitada;	Sin cambios.
(8) controlar y conservar todos los registros de mantenimiento de las aeronaves;	(8) controlar y conservar todos los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves;	Se propone cambiar "*mantenimiento de las aeronaves* por *mantenimiento de la aeronavegabilidad*" termino que se usará a partir del 5 de noviembre de 2020. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del al parrafo 135.1425(f)(8).*
(9) asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual de la aeronave; y	(9) asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual de la aeronave; y	Sin cambios.
(10) mantener y utilizar los datos de mantenimiento actuales que sean aplicables, para la realización de tareas de gestión de la aeronavegabilidad continua.	(10) mantener y utilizar los datos de mantenimiento actuales que sean aplicables, para la realización de tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~.	Se propone cambiar "*gestión de la aeronavegabilidad continua"* por "*gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad*" a fin de estar en concordancia con el título de esta Sección. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1425(f)(10), con el cambio del término "aeronavegabilidad continua" por "mantenimiento de la aeronavegabilidad"*.
(g) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurar que la aeronave sea mantenida por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos.	(g) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe asegurar que la aeronave sea mantenida por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos.	En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión" y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la "Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		aeronavegabilidad". Por lo anterior se propone suprimir el término "continua". Se propone cambiar "*gestión de la aeronavegabilidad continua"* por "*gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad*" a fin de estar en concordancia con el título de esta Sección. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1425(g), con el cambio del término "aeronavegabilidad continua" por "mantenimiento de la aeronavegabilidad"*
(h) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente: (1) los servicios de mantenimiento que están siendo contratados;	(h) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente: (1) los servicios de mantenimiento que están siendo contratados;	En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión" y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la "Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad". Por lo anterior se propone suprimir el término "continua". *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1425(h), con el cambio del término "aeronavegabilidad continua" por "mantenimiento de la aeronavegabilidad".*
(2) la disponibilidad de los datos de mantenimiento necesarios para los servicios; como las tarjetas de trabajo, ordenes de ingeniería, etc.;	(2) la disponibilidad de los datos de mantenimiento necesarios para los servicios; como las tarjetas de trabajo, ordenes de ingeniería, etc.;	Sin cambios.
(3) la necesidad de supervisión por parte del explotador de los	(3) la necesidad de supervisión por parte del explotador de los	Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
servicios que están siendo ejecutados; y	servicios que están siendo ejecutados; y	
(4) la responsabilidad del explotador de instruir a los certificadores de conformidad de mantenimiento de la OMA LAR 145 de acuerdo con su MCM.	(4) la responsabilidad del explotador de instruir a los certificadores de conformidad de mantenimiento de la OMA LAR 145 de acuerdo con su MCM.	Sin cambios.
	(i) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones disponibles de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las medias resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.	(Nuevo) - Requisito establecido en el Anexo 6, Parte I, 8.5.2 y que no se encuentra establecido en el LAR 121. Se propone su incorporación. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir el nuevo parrafo 135.1425(i).*
135.1430 Manual de control de mantenimiento (MCM) (a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión de la aeronavegabilidad continua y operacional del explotador y de la OMA responsable del mantenimiento, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice N del presente reglamento.	**135.1430 Manual de control de mantenimiento (MCM)** (a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y operacional del explotador y de la OMA responsable del mantenimiento, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice N del presente reglamento.	En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por lo anterior se propone suprimir el término “continua”. Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.1 *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 121.1130(a), con el cambio del término “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(b) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.	(b) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.	Sin cambios. Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.1
(c) Cada explotador debe proveer a la AAC del Estado del explotador y a la AAC del Estado de matrícula de la aeronave, si es diferente a la AAC del explotador, una copia del MCM y las subsecuentes enmiendas.	(c) Cada explotador debe proveer a la AAC del Estado del explotador y a la AAC del Estado de matrícula de la aeronave, si es diferente a la AAC del explotador, una copia del MCM y las subsecuentes enmiendas.	Sin cambios. Este requisito cubre le Anexo 6, Parte I, 8.2.4
(d) El explotador debe enviar copia de todas las enmiendas introducidas a su MCM a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.	(d) El explotador debe enviar inmediatamente copia de todas las enmiendas introducidas a su MCM a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.	Se agrega el término “inmediatamente”, que es un terminó de más claridad en reemplazo de prontamente como se establece en el Anexo 6 Parte I, 8.2.3 En la circular se debe hacer un MEI para explicar el término ***“inmediatamente”*** una vez sea aprobado por la AAC del Estado de matrícula. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del parrafo 135.1430(d).*
(e) El MCM y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.	(e) El MCM y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.	Sin cambios. Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.2.1
135.1435 Sistema de registros de la aeronavegabilidad continua de las aeronaves (a) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección con el siguiente contenido:	**135.1435 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ de las aeronaves** (a) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección con el siguiente contenido:	En el Anexo 6, Parte I o el Anexo 8 o el Doc. 9760 no se utiliza el término aeronavegabilidad continua. A partir del 5 de noviembre de 2020 en el Capítulo 8 del Anexo 6 Parte I se hace referencia a “Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión” y la Sección 8.1 del Anexo 6 Parte I se establece la “Responsabilidad del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Por lo anterior se propone suprimir el término “continua”. Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.1 (a).

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(1) el tiempo de servicio (horas, tiempo trascurrido y ciclos según corresponda) de la aeronave, de cada motor, y de cada hélice, si es aplicable, así como todos los componentes de aeronaves de vida limitada;	(1) el tiempo de servicio (horas, tiempo trascurrido y ciclos según corresponda) de la aeronave, de cada motor, rotor y de cada hélice, si es aplicable, así como todos los componentes de aeronaves de vida limitada;	*Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1135(a) y (a)(1), con el cambio del término "aeronavegabilidad continua" por "mantenimiento de la aeronavegabilidad" y "aeronaves" por "avión", asimismo la inclusión de "rotor".*
(2) el tiempo de servicio (horas, tiempo trascurrido y ciclos según corresponda) desde la última reparación general (overhaul) de los componentes de aeronave instalados en la aeronave que requieran una reparación general obligatoria a intervalos de tiempo de utilización definidos;	(2) el tiempo de servicio (horas, tiempo trascurrido y ciclos según corresponda) desde la última reparación general (overhaul) de los componentes de aeronave instalados en la aeronave que requieran una reparación general obligatoria a intervalos de tiempo de utilización definidos;	Sin cambios.
(3) estado actualizado del cumplimiento de cada directriz de aeronavegabilidad aplicable a cada aeronave y componente de aeronave, en donde se indique el método de cumplimiento, el número de directriz de aeronavegabilidad. Si la directriz de aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha de cuando la próxima acción es requerida;	(3) estado actualizado del cumplimiento de cada directriz de aeronavegabilidad aplicable a cada aeronave y componente de aeronave, en donde se indique el método de cumplimiento, el número de directriz de aeronavegabilidad. Si la directriz de aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha de cuando la próxima acción es requerida;	Sin cambios
(4) registros y datos de mantenimiento aprobados de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en cada aeronave y componente de aeronave;	(4) registros y datos de mantenimiento aprobados de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en cada aeronave y componente de aeronave;	Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(5) estado actualizado de cada tipo de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado en la aeronave;	(5) estado actualizado de cada tipo de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado en la aeronave;	Sin cambios.
(6) cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave o componente de aeronave, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento;	(6) cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave o componente de aeronave, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento;	Sin cambios.
(7) registros detallados de los trabajos de mantenimiento para demostrar que se ha cumplido con todos los requisitos necesarios para la firma de la certificación de conformidad de mantenimiento; y	(7) registros detallados de los trabajos de mantenimiento para demostrar que se ha cumplido con todos los requisitos necesarios para la firma de la certificación de conformidad de mantenimiento; y	Sin cambios.
(8) un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados durante la operación de la aeronave.	(8) un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados durante la operación de la aeronave.	Sin cambios.
(b) Los registros indicados en los Párrafos (a) (1) a (a) (5) de esta sección se deberán conservar durante un período de 90 días después de retirado permanentemente de servicio el componente al que se refiere, los registros enumerados en los Párrafos (a) (6) y (a) (7) durante al menos un año a partir de la emisión del certificado de conformidad de mantenimiento o hasta que se repita o se reemplace por un trabajo o inspección equivalente en	(b) Los registros indicados en los Párrafos (a) (1) a (a) (5) de esta sección se deberán conservar durante un período de 90 días después de retirado permanentemente de servicio el componente al que se refiere, los registros enumerados en los Párrafos (a) (6) y (a) (7) durante al menos un año a partir de la emisión del certificado de conformidad de mantenimiento o hasta que se repita o se reemplace por un trabajo o inspección equivalente en alcance y	Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
alcance y detalle, y el registro enumerado en el Párrafo (a) (8) de esta sección hasta dos años después de que la aeronave se haya retirado del servicio permanentemente.	detalle, y el registro enumerado en el Párrafo (a) (8) de esta sección hasta dos años después de que la aeronave se haya retirado del servicio permanentemente.	
(c) El explotador debe garantizar que se conserven los registros de forma segura para protegerlo de daños, alteraciones y robo.	(c) El explotador debe garantizar que se conserven los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de forma segura para protegerlo de daños, alteraciones y robo.	Se agrega el término "de mantenimiento" a "registros de la aeronavegabilidad continua" a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará "Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad". *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1435(c), incluyendo el término "mantenimiento de la aeronavegabilidad".*
135.1440 Transferencia de registros de mantenimiento (a) En caso de cambio temporal de explotador los registros de mantenimiento se deben poner a disposición del nuevo explotador.	**135.1440 Transferencia de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad** (a) En caso de cambio temporal de explotador los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad se deben poner a disposición del nuevo explotador.	Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.4 Se agrega el término "de mantenimiento" a "registros de la aeronavegabilidad continua" a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará "Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad". *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al título de la Sección 135.1440 y al parrafo 135.1440(a), incluyendo el término "mantenimiento de la aeronavegabilidad"*
(b) En caso de cambio permanente de explotador los registros de mantenimiento deben ser transferidos al nuevo explotador.	(b) En caso de cambio permanente de explotador los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad deben ser transferidos al nuevo explotador.	Se agrega el término "de mantenimiento" a "registros de la aeronavegabilidad continua" a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará "Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad". *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		revisión al parrafo 135.1440(b), incluyendo el término "mantenimiento de la aeronavegabilidad".
	(c) Los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad que se lleven y transfieran se mantendrán en una forma y formato que garanticen en todo momento su legibilidad, seguridad e integridad.	Este requisito establecido en el Anexo 6, Parte I no está considerado en el LAR 135, Capítulo I, se propone incorporarlo. (Nuevo). Este requisito cubre el Anexo 6, Parte I, 8.4.4 Se agrega el término "de mantenimiento" a "registros de la aeronavegabilidad continua" a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará "Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad". *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo parrafo 135.1440(c), incluyendo el término "mantenimiento de la aeronavegabilidad"*.
135.1445 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM) Un explotador no debe operar una aeronave después de la realización de cualquier mantenimiento, si no se ha realizado conforme al LAR 43.300 y se ha emitido un CCM por una OMA según el LAR 145.330.	**135.1445 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM)** Un explotador no debe operar una aeronave después de la realización de cualquier mantenimiento, si no se ha realizado conforme al LAR 43.300 y se ha emitido un CCM por una OMA según el LAR 145.330.	Sin cambios.
135.1450 Informe de la condición de la aeronavegabilidad (a) El explotador debe preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada aeronave.	**135.1450 Informe de la condición de la aeronavegabilidad** (a) El explotador debe preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada aeronave.	Sin cambios.
(b) El informe indicado en el párrafo (a) de esta sección debe ser presentado en el plazo, formato y contenido establecido	(b) El informe indicado en el párrafo (a) de esta sección debe ser preparado y estar disponible en el plazo, formato y	Esta propuesta fue aprobada en la RPEA/16.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
por la AAC del Estado de matrícula o por el Estado del explotador cuando se requiera.	contenido establecido por la AAC del Estado de matrícula o por el Estado del explotador cuando se requiera.	*Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1450(b) de incluir el texto ""preparado y estar disponible"*.
(c) Para preparar el informe requerido en el párrafo (a) de esta sección, el departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física de la aeronave, mediante la cual se garantiza que: (1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;	(c) Para preparar el informe requerido en el párrafo (a) de esta sección, el departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~continua~~ del explotador debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física de la aeronave, mediante la cual se garantiza que: (1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;	Se incluye el término "*del mantenimiento*" al "departamento de gestión de la aeronavegabilidad" para estar en concordancia con lo desarrollado en la Sección 121.1120, por lo tanto, el termino propuesto sería: "*departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad*". Asimismo, se suprime el termino continua, por los sustentos que se plantearon en los otros requisitos. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo parrafo 135.1450(c), incluyendo el término "mantenimiento de la aeronavegabilidad"*.
(2) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;	(2) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;	Sin cambios.
(3) no se encuentran defectos evidentes; y	(3) no se encuentran defectos evidentes; y	Sin cambios.
(4) no se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros de mantenimiento.	(4) no se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad.	Se agrega el término "de la aeronavegabilidad" a "registros de mantenimiento" a fin de cumplir con el Anexo 6 Parte I, Sección 8.4 que a partir del 05 de noviembre de 2020 se llamará "Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad". *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al nuevo parrafo 135.1450(c)(4), incluyendo el término "mantenimiento de la aeronavegabilidad" y sustituyendo "aeronave" por "avión"*.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(d) El explotador no debe operar una aeronave si el informe no es concluyente o es insatisfactorio con respecto a la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.	(d) El explotador no debe operar una aeronave si el informe no es concluyente o es insatisfactorio con respecto a la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.	Sin cambios.
135.1455 Requisitos de personal (a) El explotador debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en las actividades de gestión de la aeronavegabilidad continua, de acuerdo con un procedimiento aceptable a la AAC, incluyendo un programa de instrucción inicial y periódico.	**135.1455 Requisitos de personal** (a) El explotador debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en las actividades de gestión de la aeronavegabilidad continua, de acuerdo con un procedimiento aceptable a la AAC, incluyendo un programa de instrucción inicial y periódico.	Sin cambios.
(1) El programa de instrucción debe incluir la instrucción sobre los procedimientos de la organización, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con la actuación humana.	(b) ~~(1)~~ El programa de instrucción debe incluir la instrucción sobre los procedimientos de la organización, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con la actuación humana.	Corrección de la numeración. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de revisión al parrafo 135.1455(b), corrigiendo el literal.*
135.1460 Registro técnico de vuelo de la aeronave (a) El explotador debe utilizar un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados en la aeronave.	**135.1460 Registro técnico de vuelo de la aeronave** (a) El explotador debe utilizar un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamientos detectados en la aeronave.	Sin cambios.
(b) El explotador debe asegurarse que los certificados de conformidad de mantenimiento de las acciones correctivas efectuadas sean registrados en	(b) El explotador debe asegurarse que los certificados de conformidad de mantenimiento de las acciones correctivas	Sin cambios.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
el registro técnico de vuelo de la aeronave.	efectuadas sean registrados en el registro técnico de vuelo de la aeronave.	
135.1465 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos (a) El explotador debe informar a la ACC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizada por él.	**135.1465 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos** (a) El explotador debe informar a la ACC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizada por él.	Sin cambios.
(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.	(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.	Sin cambios.
(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión.	(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión.	Sin cambios.
	Grupo Ad-Hoc ~~**135.1470 Modificaciones y reparaciones**~~ (a) ~~El explotador debe asegurarse que las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad~~	Nuevo. Requisito establecido en el Anexo 6, Parte I, 8.6. Se propone su incorporación. *Durante la Tercera teleconferencia* ***se acordó por consenso NO*** *incorporar la nueva Sección 135.1470 y trasladar el parrafo (a) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al nuevo parrafo*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~que el Estado de matrícula ha considerado aceptables.~~	*135.1410(a)(10) de las responsabilidades de explotador en cuanto al mantenimiento de la aeronavegabilidad.* *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc **se acordó por consenso NO** incorporar la nueva Sección 134.1470 y trasladar el parrafo (a) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al nuevo parrafo 135.1410(a)(10) de las responsabilidades de explotador en cuanto al mantenimiento de la aeronavegabilidad.*
	Grupo Ad-Hoc ~~(b) El explotador debe establecer procedimientos para asegurar que se conserven los datos que prueben el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad.~~	Nuevo. Requisito establecido en el Anexo 6, Parte I, 8.6. Se propone su incorporación. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso NO** incorporar la nueva Sección 135.1470 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice N Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes.* *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc **se acordó por consenso NO** incorporar la nueva Sección 135.1470 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice N Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes.*
	Grupo Ad-Hoc **Apéndice N Manual de control de mantenimiento (MCM)** ……..	*Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso**:* • ***NO** incorporar la nueva Sección 135.1470 y trasladar el parrafo (b) de la propuesta del nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. al Apéndice N Manual de control de Mantenimiento (MCM) en el*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	(f) procedimientos para completar y conservar los registros de mantenimiento del explotador aéreo. (g) procedimientos para asegurar que se conserven los datos que prueben el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad de las reparaciones y modificaciones. ……..	*parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes.* • *Crear un grupo Ad-Hoc para mejorar la redacción texto de la propuesta de mejora y definir la ubicación.* *Durante la teleconferencia con el grupo Ad-Hoc* ***se acordó por consenso*** *incorporar el nuevo requisito del Anexo 6, Parte I, 8.6. en el Apéndice N Manual de control de Mantenimiento (MCM en el parrafo (g) y cambiar los literales de los párrafos subsiguientes.*

Apéndice D—NE/03B Oportunidades de mejora al LAR 121 y LAR 135 EDTO (Comentada y con los acuerdos alcanzados)

LAR 121

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
LAR 121 – Requisitos de operación: Operaciones domesticas e internacionales, regulares y no regulares.	**LAR 121 – Requisitos de operación: Operaciones domesticas e internacionales, regulares y no regulares.**	Sin cambios
Capítulo A: Generalidades	**Capítulo A: Generalidades**	Sin cambios
121.001 Definiciones y abreviaturas (a) **Definiciones**. Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones: …….. **Distancia de despegue disponible (TODA).** La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de obstáculos, si la hubiera. **Enderezamiento.** Ultima maniobra realizada por un avión durante el aterrizaje, en la cual el piloto reduce gradualmente la velocidad y la razón de descenso hasta que la aeronave esté sobre el inicio de la pista y, justo a unos pocos pies sobre la misma, inicia el enderezamiento llevando la palanca de mando suavemente hacia atrás. El enderezamiento aumenta el ángulo de ataque y permite que el avión tome contacto con la pista con la velocidad más baja hacia adelante y con la menor velocidad vertical.	**121.001 Definiciones y abreviaturas** (a) **Definiciones.** Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones: …….. **Distancia de despegue disponible (TODA).** La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de obstáculos, si la hubiera. **Documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP).** Documento aprobado por el Estado de diseño y que contiene los requisitos particulares de configuración mínima del avión, incluidas las inspecciones especiales, los límites de vida útil del equipo, las limitaciones en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y las prácticas de mantenimiento que se juzgan necesarias para establecer la idoneidad de una combinación de avión-motor (AEC) para operaciones con tiempo de desviación extendido. **Enderezamiento.** Ultima maniobra realizada por un avión durante el aterrizaje, en la cual el piloto reduce gradualmente la velocidad y la razón de descenso hasta que la aeronave esté	Se incorporan las definiciones relacionadas a la operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). En vista de la importancia de definir algunos términos para el desarrollo del reglamento también se incorporaron definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones. En el RBAC 121 de ANAC de Brasil se emplea el termino avión-motor Incluir AEC en la lista de abreviaturas. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de "Documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP)"*

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

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
al finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación.	finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación. **Persona calificada para EDTO.** una persona de mantenimiento es calificada para EDTO cuando completa satisfactoriamente el programa de instrucción EDTO del explotador y está autorizada por el explotador.	definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones. Evaluar que la definición general no pueda crear confusión en el explotador (Pilotos-Mecánico). Consultar con el panel de OPS. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de "Persona calificada para EDTO".*
	Persona Signataria de la verificación de servicio EDTO. ~~una persona es~~ una persona es signataria de la verificación de servicio previa a la salida (PDSC) de EDTO cuando esa persona está calificada para EDTO y esa persona: (1) Al certificar la finalización del PDSC de EDTO: (i) Trabaja para una organización de mantenimiento aprobada LAR 145; y (ii) Posee una Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves con calificaciones de fuselaje y motor.	Se incorporan las definiciones relacionadas a la operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). En vista de la importancia de definir algunos términos para el desarrollo del reglamento también se incorporaron definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso:*** • *que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de "Persona Signataria de la verificación de servicio EDTO".* • *Modificar la redacción del texto eliminando la frase "una persona" y agregando el verbo ser en su conjugación*

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

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

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	(a) Excepto para un avión de transporte de pasajeros con más de dos (2) motores fabricados antes del 17 de febrero de 2015 y excepto para un avión de dos (2) motores que, cuando se usa en EDTO, solo se usa para EDTO de 75 minutos o menos, ningún explotador puede realizar EDTO a menos que el avión haya sido certificado de tipo para EDTO y cada avión utilizado en EDTO cumpla con su documento CMP de la siguiente manera: (1) Para un avión bimotor, que es del mismo modelo de combinación avión-motor que recibió la aprobación de la AAC del Estado de diseño para EDTO hasta 180 minutos antes del 15 de febrero de 2007, el documento CMP para esa combinación modelo de avión-motor vigente en 14 de febrero de 2007.	las normas del Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D. También se incorporan los requisitos del 14 CFR Part 121.162 ETOPS Type Design Approval Basis, que se relacionan con los requisitos de diseño de tipo del LAR 25 (14 CFR Part 25). *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la nueva Sección 121.545 y el párrafo (a)(1). También se acordó aceptar la excepción de aprobación de tipo EDTO para los aviones de dos (2) motores cuando se aprueba su uso en EDTO de 75 minutos o menos. Asimismo, se aceptó por consenso la excepción para aviones de más de dos (2) motores fabricados antes del 17 de febrero de 2015.*
	(2) Para un avión bimotor, que no sea del mismo modelo de combinación avión-motor que recibió la aprobación de la AAC del Estado de diseño para EDTO hasta 180 minutos antes del 15 de febrero de 2007, el documento CMP para ese nuevo modelo de combinación avión-motor emitido de acuerdo con el LAR 25.3(b)(1).	Se propone desarrollar la sección 121.545 para establecer los requisitos relacionados a que la certificación de aeronavegabilidad del tipo de aeronave permita específicamente las operaciones más allá del umbral de tiempo fijado, de acuerdo a las normas del Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D. También se incorporan los requisitos del 14 CFR Part 121.162 ETOPS Type Design Approval Basis, que se relacionan con los requisitos de diseño de tipo del LAR 25 (14 CFR Part 25). Se especifica el parrafo del LAR 25 (14 CFR Part 25).

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

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		*Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la nueva Sección 121.545 y el párrafo (a)(4).*
Capítulo I: Control y requisitos de mantenimiento	**Capítulo I: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión**	A partir del 5 de noviembre del 2020 el Anexo 6, Parte I cambia el título del Capítulo 8 por "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión". Se propone incorporar la mejora al título a fin de estar en concordancia con el Anexo 6. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la frase "de la aeronavegabilidad del avión" en el título del Capítulo I.*
…….. **121.1115 Programa de mantenimiento** (a) El explotador debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información: …….. (6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y	…….. **121.1115 Programa de mantenimiento** (b) El explotador debe disponer para cada ~~aeronave~~avión de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información: …….. (6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y	A partir del 5 de noviembre del 2020 el Anexo 6, Parte I cambia el título del Capítulo 8 por "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión". Se propone incorporar la mejora al título a fin de estar en concordancia con el Anexo 6. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de cambiar el término de "aeronave" por "avión" en el parrafo 121.1115(a).*
(7) requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS.	(7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. El contenido del programa de	El Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D, se establece como norma que los requisitos especiales de mantenimiento para conducir una operación con tiempo de desviación extendido (EDTO)

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice T.	necesarios, que deben formar parte del programa de mantenimiento. Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. Se propone el desarrollo del Apéndice T del LAR 121 donde se establecerán los requisitos especiales de aeronavegabilidad que deberán ser parte del programa de mantenimiento EDTO del explotador. Será necesario desarrollar MEI y MAC en la CA-AIR-121-001 para detallar los requisitos del programa de mantenimiento. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del parrafo 121.1115(a)(7).*
	…….. **Apéndice T: Programa de mantenimiento EDTO para aviones de dos (2) motores** Para realizar un vuelo EDTO utilizando un avión de dos (2) motores, cada explotador debe desarrollar y cumplir con el programa de mantenimiento EDTO, según lo autorizado en las especificaciones relativas a las operaciones del explotador, para cada combinación de avión – motor utilizado en EDTO. El explotador debe desarrollar un programa de mantenimiento EDTO complementando el programa de mantenimiento aprobado para el explotador. Este programa de mantenimiento EDTO debe incluir los siguientes elementos:	Se propone el desarrollo del Apéndice T del LAR 121 donde se establecerán los requisitos especiales de aeronavegabilidad que deberán ser parte del programa de mantenimiento EDTO del explotador y así cumplir con la norma establecida en el Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D. Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. Se está en desarrollo una CA de asesoramiento que aborda el procedimiento y los requisitos de la aprobación EDTO. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	(a) todas las tareas programadas aplicables a las operaciones EDTO y a las que no son EDTO, indicadas normalmente en el informe de la junta de examen de mantenimiento/documento de planificación de mantenimiento (MRBR/MPD) o documentos sobre requisitos de mantenimiento para la certificación (CMR);	*mejora del nuevo Apéndice T, el preámbulo y el parrafo (a).*
	(b) los intervalos específicos entre tareas adicionales obtenidos normalmente del documento CMP EDTO;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (b).*
	(c) el mantenimiento no planificado que afecte a los sistemas significativos para EDTO que deben gestionarse según los detalles proporcionados en este Apéndice;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (c).*
	(d) ~~el Manual de~~ los procedimientos de mantenimiento EDTO, ~~(EMPM). El explotador debe tener un manual de procedimientos de mantenimiento EDTO, referenciado en MCM o que haga parte de este, para el uso de cada persona involucrada en EDTO o puede ser parte del Manual de Control de Mantenimiento (MCM)~~ que	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso:***

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	deben ser desarrollados en el MCM, para el uso de cada persona involucrada en EDTO. (1) ~~El documento debe~~ Los procedimientos deben: (i) listar cada sistema significativo para EDTO;	• *que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (d)(1)(i).* • *modificar la propuesta sustituyendo el manual de procedimiento EDTO por el requisito de que el programa de mantenimiento EDTO incluir en el MCM los procedimientos de mantenimiento EDTO.*
	(ii) hacer referencia o incluir todos los elementos de mantenimiento de EDTO en este apéndice;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (d)(1)(ii).*
	(iii) hacer referencia o incluir todos los programas y procedimientos de apoyo;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (d)(1)(iii).*
	(iv) hacer referencia o incluir todos los deberes y responsabilidades; e	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		*Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (d)(1)(iv).*
	(v) Indicar claramente dónde se encuentra el material de referencia en el sistema de documentos del explotador.	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (d)(1)(v).*
	(e) la verificación de servicio previa a la salida EDTO;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (e).*
	(f) las Limitaciones en el mantenimiento dual;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (f).*
	(g) el Programa de verificación;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (g).*
	(h) la Identificación de tareas;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso:*** • *que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (h).* • *modificar la propuesta iniciando el parrafo enumerado con el artículo "la" en minúscula.*
	(i) los procedimientos de control de mantenimiento centralizados;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (i).*
	(j) el programa de control de partes;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 121.374.

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

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

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

LAR 135

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domesticas e internacionales, regulares y no regulares.	**LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domesticas e internacionales, regulares y no regulares.**	Sin cambios
Capitulo A: Generalidades	**Capítulo A: Generalidades**	Sin cambios
135.001 Definiciones y abreviaturas (a) **Definiciones**. Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones: …….. **Distancia de despegue disponible (TODA).** La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de obstáculos, si la hubiera. **Enderezamiento.** Ultima maniobra realizada por un avión durante el aterrizaje, en la cual el	**135.001 Definiciones y abreviaturas** (a) **Definiciones.** Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones: …….. **Distancia de despegue disponible (TODA).** La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de obstáculos, si la hubiera. **Documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP).**	Se incorporan las definiciones relacionadas a la operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). En vista de la importancia de definir algunos términos para el desarrollo del reglamento también se incorporaron definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
piloto reduce gradualmente la velocidad y la razón de descenso hasta que la aeronave esté sobre el inicio de la pista y, justo a unos pocos pies sobre la misma, inicia el enderezamiento llevando la palanca de mando suavemente hacia atrás. El enderezamiento aumenta el ángulo de ataque y permite que el avión tome contacto con la pista con la velocidad más baja hacia adelante y con la menor velocidad vertical.	Documento aprobado por el Estado de diseño y que contiene los requisitos particulares de configuración mínima del avión, incluidas las inspecciones especiales, los límites de vida útil del equipo, las limitaciones en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y las prácticas de mantenimiento que se juzgan necesarias para establecer la idoneidad de una combinación de célula/motor (AEC) para operaciones con tiempo de desviación extendido. **Enderezamiento.** Ultima maniobra realizada por un avión durante el aterrizaje, en la cual el piloto reduce gradualmente la velocidad y la razón de descenso hasta que la aeronave esté sobre el inicio de la pista y, justo a unos pocos pies sobre la misma, inicia el enderezamiento llevando la palanca de mando suavemente hacia atrás. El enderezamiento aumenta el ángulo de ataque y permite que el avión tome contacto con la pista con la velocidad más baja hacia adelante y con la menor velocidad vertical.	En el RBAC 121 de ANAC se emplea el termino avión-motor. Incluir AEC en la lista de abreviaturas. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de "Documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP)".*
…….. **Operaciones prolongadas sobre el agua**. Con respecto a un avión, es una operación sobre el agua a una distancia horizontal de más de 50 NM desde la línea de costa más cercana. **Performance de comunicación requerida (RCP)**. Declaración de los requisitos de performance para comunicaciones operacionales en apoyo a funciones ATM específicas.	…….. **Operaciones prolongadas sobre el agua**. Con respecto a un avión, es una operación sobre el agua a una distancia horizontal de más de 50 NM desde la línea de costa más cercana. **Organización de mantenimiento EDTO.** una Organización de mantenimiento aprobada de acuerdo al LAR 145 autorizada por el explotador para realizar el mantenimiento EDTO y completar la verificación de servicio previa a la salida (PDSC) EDTO. **Performance de comunicación requerida (RCP)**. Declaración de los requisitos de	Se incorporan las definiciones relacionadas a la operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). En vista de la importancia de definir algunos términos para el desarrollo del reglamento también se incorporaron definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de "Organización de*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	performance para comunicaciones operacionales en apoyo a funciones ATM específicas.	*mantenimiento EDTO" y se acordó incluir la frase "por el explotador" para clarificar que el explotador con la aprobación especifica EDTO es quien autoriza a la OMA.*
…….. **Período de servicio de vuelo**. Período que comienza cuando se requiere que un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina se presente al servicio, en un vuelo o en una serie de vuelos, y termina cuando el avión se detiene completamente y los motores se paran al finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación.	…….. **Período de servicio de vuelo**. Período que comienza cuando se requiere que un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina se presente al servicio, en un vuelo o en una serie de vuelos, y termina cuando el avión se detiene completamente y los motores se paran al finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación. **Persona calificada para EDTO.** una persona de mantenimiento es calificada para EDTO cuando completa satisfactoriamente el programa de instrucción EDTO del explotador y está autorizada por el explotador.	operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). En vista de la importancia de definir algunos términos para el desarrollo del reglamento también se incorporaron definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones. Evaluar que la definición general no pueda crear confusión en el explotador (Pilotos-Mecánicos). Consultar con el panel de OPS. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la definición de "Persona calificada para EDTO".*
	Persona Signataria de la verificación de servicio EDTO. ~~una persona es~~ una persona es signataria de la verificación de servicio previa a la salida (PDSC) de EDTO cuando esa persona está calificada para EDTO y esa persona: (1) Al certificar la finalización del PDSC de EDTO: (i) Trabaja para una organización de mantenimiento aprobada LAR 145; y (ii) Posee una Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves con	Se incorporan las definiciones relacionadas a la operación con tiempo de desviación extendido (EDTO), de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). En vista de la importancia de definir algunos términos para el desarrollo del reglamento también se incorporaron definiciones del CFR 14 Parte 121, que, aunque se mencionan en los textos de orientación del Doc. 10085 no se establece una definición en el glosario de definiciones. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso:***

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

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	COMAT Material del explotador	
…….. **ETA** Hora prevista de llegada **EDTO** Operación con tiempo de desviación extendido **EFB** Maletín de vuelo electrónico **EUROCAE** Organización Europea para el equipamiento de la aviación civil	…….. **ETA** Hora prevista de llegada **EDTO** ~~Operación~~ Operaciones con tiempo de desviación extendido **EFB** Maletín de vuelo electrónico ~~EMPM Manual de procedimientos de mantenimiento EDTO~~ **EUROCAE** Organización Europea para el equipamiento de la aviación civil	Se incorporan las abreviaturas relacionadas a los conceptos empleadas en la operación con tiempo de desviación extendido, de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** no incluir la abreviatura de EMPM en la propuesta de mejora ya que el explotador debe desarrollar los procedimientos EDTO en el manual de control de mantenimiento (MCM).*
…….. **IDE** Inspector del explotador **IMC** Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos	…….. **IDE** Inspector del explotador **IFSD** Parada de motor en vuelo **IMC** Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos	Se incorporan las abreviaturas relacionadas a los conceptos empleadas en la operación con tiempo de desviación extendido, de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la abreviaturas "IFSD".*
…….. **PBE** Equipo protector de respiración **PIC** Piloto al mando …….	…….. **PBE** Equipo protector de respiración **PDSC** Verificación de servicio previa a la salida **PIC** Piloto al mando ……..	Se incorporan las abreviaturas relacionadas a los conceptos empleadas en la operación con tiempo de desviación extendido, de acuerdo a lo establecido en el OACI Doc. 10085 Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO). *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la abreviaturas "PDSC".*
	135.046 Bases de aprobación de diseño de tipo EDTO (a) Excepto para un avión de transporte de pasajeros con más de dos motores fabricados antes del 17 de febrero de 2015 y excepto para	Se propone desarrollar la sección 121.545 para establecer los requisitos relacionados a que la certificación de aeronavegabilidad del tipo de aeronave permita específicamente las operaciones más allá del umbral de tiempo fijado, de acuerdo a

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

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

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		de incluir la nueva Sección 135.046 y el párrafo (a)(4).
Capitulo J: Control y requisitos de mantenimiento	**Capitulo J: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave**	A partir del 5 de noviembre del 2020 el Anexo 6, Parte I cambia el título del Capítulo 8 por "Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión". Se propone incorporar la mejora al título a fin de estar en concordancia con el Anexo 6. Siendo el caso del LAR 135 se mantiene el término aeronave y que los requisitos son aplicables a aviones o helicópteros. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora de incluir la frase "de la aeronavegabilidad del avión" en el título del Capítulo J.*
……. **135.1415 Programa de mantenimiento** (a) El explotador debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información: …….. (7) requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS.	……. **135.1415 Programa de mantenimiento** (a) El explotador debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información: …….. (7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. El contenido del programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice I.	El Anexo 6 Parte I, en la sección 4.7 y en el material de orientación del Anexo 6 Parte I, Adjunto. D, se establece como norma que los requisitos especiales de mantenimiento para conducir una operación con tiempo de desviación extendido (EDTO) necesarios, que deben formar parte del programa de mantenimiento. Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G. Se propone el desarrollo del Apéndice I del LAR 135 donde se establecerán los requisitos especiales de aeronavegabilidad que deberán ser parte del programa de mantenimiento EDTO del explotador. Sera necesario desarrollar MEI y MAC en la CA-AIR-135-001 para detallar los requisitos del programa de mantenimiento.

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

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		*Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (b).*
	(c) el mantenimiento no planificado que afecte a los sistemas significativos para EDTO que deben gestionarse según los detalles proporcionados en este Apéndice.	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (c).*
	(d) ~~el Manual de~~ los procedimientos de mantenimiento EDTO, ~~(EMPM). El explotador debe tener un manual de procedimientos de mantenimiento EDTO, referenciado en MCM o que haga parte de este, para el uso de cada persona involucrada en EDTO o puede ser parte del Manual de Control de Mantenimiento (MCM)~~ que deben ser desarrollados en el MCM, para el uso de cada persona involucrada en EDTO. (1) ~~El documento debe~~ Los procedimientos deben: (i) listar cada sistema significativo para EDTO;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso:*** • *que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (d)(1)(i).* • *modificar la propuesta sustituyendo el manual de procedimiento EDTO por el requisito de que el programa de mantenimiento EDTO incluir en el MCM los procedimientos de mantenimiento EDTO.*
	(ii) hacer referencia o incluir todos los elementos de mantenimiento de EDTO en este apéndice;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (d)(1)(ii).*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	(iii) hacer referencia o incluir todos los programas y procedimientos de apoyo;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (d)(1)(iii).*
	(iv) hacer referencia o incluir todos los deberes y responsabilidades; e	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (d)(1)(iv).*
	(v) indicar claramente dónde se encuentra el material de referencia en el sistema de documentos del explotador.	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice T y el parrafo (d)(1)(v).*
	(e) la verificación de servicio previa a la salida EDTO;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (e).*

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	(f) las limitaciones en el mantenimiento dual;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (f).*
	(g) el programa de verificación;	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso** que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (g).*
	(h) la identificación de tareas.	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G. *Durante la Tercera teleconferencia **se acordó por consenso:*** • *que se aceptaba la propuesta de mejora del nuevo Apéndice I y el parrafo (h).* • *modificar la propuesta iniciando el parrafo enumerado con el artículo "la" en minúscula.*
	(i) los procedimientos de control de mantenimiento centralizados.	Se toman las orientaciones del Doc. 10085 – Manual de EDTO de la OACI. Asimismo, se toma como referencia el 14 CFR Part 135 APPENDIX G.

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

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

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