

Proyecto Regional RLA/99/901

Vigésima Tercera Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad

(Lima, Perú, 5 al 9 de octubre de 2026)

Asunto 1: Oportunidades de mejora de los LAR 91, 121 y 135

**REVISIÓN DEL CAPÍTULO A Y REVISIÓN DE LOS CAPÍTULOS
CORRESPONDIENTES A LA GESTIÓN EL MANTENIMIENTO DE LA
AERONAVEGABILIDAD**

(Nota de Estudio presentada por el experto en aeronavegabilidad Eduardo de Castro Martins de
Morais)

Resumen

Esta nota de estudio presenta el análisis integral realizado a los LAR 91, 121 y 135 en el marco de la Tarea RPEA/23-01, con el propósito de evaluar oportunidades de mejora relacionadas con las definiciones de sus Capítulos A y con los requisitos aplicables a la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

En primer término, se evalúa la conveniencia técnica de incorporar expresamente el término «rotor» en las definiciones de *componente de aeronave* y *modificación*. A partir del examen de las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos 6 y 8 de la OACI y de la estructura del conjunto LAR AIR, se verifica que dicha inclusión resulta necesaria y consistente con el marco de la duodécima edición de la Parte II del Anexo 6, por lo que se recomienda su adopción reglamentaria en este ciclo de enmiendas.

En segundo término, la nota aborda la necesaria armonización horizontal derivada de la adopción del reglamento LAR CAMO por parte del SRVSOP. Se identifican vacíos normativos en los reglamentos operativos frente a la articulación con organizaciones CAMO aprobadas y, de manera primordial, respecto de la figura del Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC). Con el fin de cerrar esta brecha en los LAR 121 y 135, se formulan propuestas para reconocer formalmente la contratación de CAMO, facultar la emisión y prórroga del ARC en entornos controlados tanto para CAMO como para explotadores que gestionen su propia flota, y definir los requisitos de calificación del personal de revisión de aeronavegabilidad (ARS) y su documentación de control en el MCM.

Finalmente, se perfecciona la articulación entre las aprobaciones operacionales de Maletines de Vuelo Electrónicos (EFB) y las obligaciones de aeronavegabilidad continua dentro del Manual de Control de Mantenimiento (MCM) y del programa de mantenimiento en los LAR 91, 121 y 135, resolviendo adicionalmente erratas editoriales y divergencias terminológicas en los reportes obligatorios. Las propuestas concretas de texto y enmienda reglamentaria se presentan en los Apéndices A y B.

Referencias

- Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones;
- Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte II — Aviación general internacional — Aviones;
- Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte III — Operaciones internacionales — Helicópteros;
- Anexo 8 — Aeronavegabilidad;
- LAR 91 — Reglas de vuelo y operación general, Segunda edición, enmienda 17, febrero de 2026;
- LAR 121 — Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares, Segunda edición, enmienda 16, febrero de 2026;
- LAR 135 — Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares, Segunda edición, enmienda 15, febrero de 2026;
- LAR CAMO — Organizaciones para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
- Doc. 10020 — Manual de maletines de vuelo electrónicos (EFB)
- Doc. 9760 — Manual de aeronavegabilidad.

1. Antecedentes

1.1 El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), como parte del proceso de desarrollo y mantenimiento de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), realiza periódicamente la revisión de sus requisitos con el propósito de mantenerlos actualizados, armonizados y coherentes con las normas y métodos recomendados de la OACI y con los demás reglamentos que conforman el conjunto LAR.

1.2 Los LAR 91, 121 y 135 contienen disposiciones relacionadas con la gestión y el mantenimiento de la aeronavegabilidad aplicables a propietarios, explotadores y aeronaves. En particular, el LAR 91 comprende en su Parte I el Capítulo H (*Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave*) y el Capítulo N (*Mantenimiento de la aeronavegabilidad*), mientras que los LAR 121 y 135 contemplan estas materias en sus Capítulos I y J, respectivamente. La continua evolución de la industria y la práctica regulatoria exige mantener una rigurosa coherencia horizontal entre estos códigos, asegurando que las disposiciones equivalentes utilicen terminología, responsabilidades y criterios regulatorios uniformes, subsanando duplicidades, discrepancias terminológicas o vacíos normativos.

1.3 Como parte de la preparación de la Vigésimotercera Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (RPEA/23), se estableció la Tarea RPEA/23-01, orientada a identificar oportunidades de mejora en los LAR 91, 121 y 135. La tarea contempla específicamente la revisión de los Capítulos A para evaluar la conveniencia técnica de incorporar el vocablo «rotor» en las

definiciones de *componente de aeronave* y *modificación*, así como la revisión integral de los capítulos aplicables a la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

1.3.1 Paralelamente, el desarrollo y adopción del reglamento LAR CAMO en la región ha marcado un cambio estructural en el modelo de supervisión de la aeronavegabilidad continuada del SRVSOP. Dicho reglamento instituye la figura del Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC) como el instrumento documental que valida periódicamente la condición aeronavegable de la aeronave para mantener vigente su Certificado de Aeronavegabilidad. Sin embargo, los reglamentos operacionales vigentes (LAR 91, 121 y 135) aún conservan el régimen tradicional de certificación de conformidad de mantenimiento (*maintenance release*) y vigencia estática del Certificado de Aeronavegabilidad, careciendo de disposiciones expresas que reconozcan o exijan el ARC, que normen el régimen de «entorno controlado» o que regulen formalmente la contratación de una CAMO aprobada por parte de los explotadores aéreos.

1.3.2 Adicionalmente, durante la aplicación práctica de los LAR 91, 121 y 135 se evidenció la necesidad de articular adecuadamente los requisitos aplicables a los Maletines de Vuelo Electrónicos (EFB) con las responsabilidades de aeronavegabilidad continua. En particular, se constató que las disposiciones mínimas para los Manuales de Control de Mantenimiento (MCM) —contenidas en los Apéndices R del LAR 91, S del LAR 121 y N del LAR 135— no contemplan expresamente la gestión del soporte físico, interfaces y configuración del software y bases de datos del EFB, existiendo además divergencias de redacción y erratas en los plazos y destinatarios de los reportes obligatorios de fallas y defectos.

2. Análisis

2.1 Metodología y alcance de la revisión

2.1.1 Para el desarrollo de la Tarea RPEA/23-01 se efectuó una revisión comparativa de las disposiciones pertinentes de los LAR 91, 121 y 135. Dicho análisis consideró la consistencia interna entre estos reglamentos, su interrelación con el conjunto normativo LAR AIR y su armonización con las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos 6 y 8 de la OACI. Asimismo, se aplicaron los principios de lenguaje claro, simplificación normativa y armonización regional e internacional. En este marco, se procura preservar una estrecha correspondencia entre requisitos equivalentes, manteniendo únicamente aquellas diferencias estrictamente justificadas por la complejidad o naturaleza operacional de cada reglamento, evitando discrepancias surgidas de procesos de enmienda independientes.

2.2 Primera área: definiciones de los Capítulos A y evaluación del término «rotor»

2.2.1 La propuesta evaluada en el marco de la tarea contempla incorporar expresamente el término «rotor» en las definiciones de *componente de aeronave* y de *modificación* dentro de los Capítulos A de los LAR 91, 121 y 135, con el propósito de subsanar vacíos interpretativos respecto de las operaciones de aeronaves de alas giratorias y armonizar la terminología frente a los motores y las hélices.

2.2.2 Al contrastar dicha iniciativa con la evolución reciente de los SARPS de la OACI —en particular a la luz de la duodécima edición de la Parte II del Anexo 6 (Operación de aeronaves - Aviación general internacional: Aviones y helicópteros)— y su articulación con el marco LAR AIR, se concluye lo siguiente:

2.2.2.1 **En relación con «Modificación»:** si bien tradicionalmente el Anexo 8 y versiones previas del Anexo 6 limitaban la definición de modificación a los productos con certificado de tipo independiente («*aeronave, motor o hélice*»), la duodécima edición de la Parte II del Anexo 6 de la

OACI ha actualizado formalmente dicha taxonomía internacional al definir expresamente modificación como: «*Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor, hélice o rotor*» (Capítulo 1.1). Esta evolución normativa reconoce la relevancia crítica del conjunto del rotor y sus componentes dinámicos en la integridad del diseño de tipo de los helicópteros, por lo que su incorporación expresa en los Capítulos A de los LAR 91 y 135 resulta plenamente coherente y consistente con los SARPS vigentes de la OACI.

2.2.2.2 En relación con «Componente de aeronave»: la misma actualización de la OACI refuerza la necesidad de identificar al rotor de manera explícita en las actividades continuas de aeronavegabilidad. En la 12.^a edición de la Parte II del Anexo 6, el término «rotor» ha sido incorporado taxativamente tanto en la definición de *mantenimiento de la aeronavegabilidad* («...asegurar que las aeronaves, los motores, las hélices, los rotores, o las piezas cumplan los requisitos aplicables...») como en la de *registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad* («aeronaves, motores, hélices, rotores o piezas conexas»), e incluso en la exclusión expresa dentro de la definición de *motor* («excluye las hélices/los rotores»). Por consiguiente, incorporar el vocablo «rotor» en la definición de componente de aeronave no genera distorsión, sino que cierra una asimetría reglamentaria y brinda certeza jurídica y operativa para la gestión del mantenimiento y la emisión de conformidades de mantenimiento en operaciones mixtas y de helicópteros.

2.2.3 En consecuencia, este análisis recomienda la adopción reglamentaria del término «rotor» en las definiciones de *componente de aeronave* y *modificación* en los Capítulos A de los LAR 91, 121 y 135, asegurando la oportuna y plena alineación del conjunto normativo LAR AIR con el estándar internacional actualizado de la OACI.

2.2.4 Segunda área: Armonización con el LAR CAMO y adopción del Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC)

2.2.5 La adopción del reglamento LAR CAMO por el SRVSOP introduce un modelo moderno de supervisión continua basado en revisiones periódicas de aeronavegabilidad. Para asegurar la coherencia horizontal del sistema, se requiere actualizar los LAR 121 y 135 en los siguientes aspectos estructurales:

2.2.6 Contratación de servicios CAMO: se enmiendan las secciones 121.1125 y 135.1425 para facultar expresamente a los explotadores a gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad mediante un departamento propio debidamente aprobado o mediante contrato con una CAMO certificada conforme al LAR CAMO, sin perjuicio de la responsabilidad indelegable del explotador por la condición de su flota.

2.2.7 Régimen del Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC): conforme al modelo LAR CAMO, la validez del Certificado de Aeronavegabilidad se sustenta en revisiones anuales efectuadas en un «entorno controlado». A efectos de evitar asimetrías regulatorias, si la emisión y extensión del ARC es una atribución de una CAMO aprobada, idéntico privilegio debe reconocerse al explotador que gestione su propia flota. Por ello, se incorporan en los LAR 121 y 135 requisitos detallados sobre condiciones de entorno controlado, inspecciones físicas y documentales, criterios de validez y revocación, trámite para aeronaves importadas y formatos uniformes (Formularios LAR 121-001 y LAR 135-001 en los Apéndices U y P).

2.2.8 Personal de Revisión de Aeronavegabilidad (ARS): se establecen en el Manual de Control de Mantenimiento (MCM) los criterios de cualificación técnica, experiencia requerida (al menos 5 años), licencias y proceso de aceptación formal por la AAC para el personal ARS autorizado para emitir y extender los ARC.

2.3 **Tercera área: Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de los Maletines de Vuelo Electrónicos (EFB)**

2.3.1 Se constató una divergencia metodológica en formulaciones previas donde se pretendía agrupar al EFB dentro de las «operaciones de navegación especial». Conforme a los Anexos 6 y al Doc 10020 de la OACI, el EFB es un sistema de soporte operacional y no una especificación de navegación.

2.3.2 Su vínculo con **el mantenimiento de la aeronavegabilidad** abarca aspectos de soporte físico de montaje (*cradles*), conectividad física o inalámbrica, integridad de cableado y fuentes de alimentación, compatibilidad electromagnética y control de versiones de software y bases de datos.

2.3.3 Con el fin de evitar la duplicación de requisitos puramente operacionales (procedimientos de vuelo, instrucción y uso de funciones), las propuestas se circunscriben a incorporar formalmente en el programa de mantenimiento (91.1110, 121.1115 y 135.1415) y en el MCM (Apéndices R, S y N) los procedimientos aplicables para garantizar el mantenimiento continuo y el control de configuración de estos equipos e interfaces.

2.4 **Cuarta área: Correcciones terminológicas y de coherencia editorial**

2.4.1 Se identificaron y corrigieron divergencias terminológicas que afectaban la seguridad jurídica y la aplicación práctica de los requisitos:

2.4.1.1 Sigla de la autoridad: Se sustituye la sigla no armonizada «ACC» por «AAC» en las secciones 91.1140(a) y 135.1465(a), alineándola con el uso generalizado en el sistema LAR.

2.4.1.2 Alcance de los reportes obligatorios: En las secciones 91.1140(c) y 135.1465(c), se reemplaza la palabra restrictiva «avión» por el vocablo genérico «aeronave». Ello garantiza que el plazo obligatorio de tres (3) días para remitir informes sobre fallas, malfuncionamientos y defectos sea taxativamente aplicable también a las operaciones de helicópteros contempladas en el párrafo (a) de dichas secciones.

2.4.1.3 Depuración de erratas textuales: Se suprime la reiteración involuntaria «control de control de mantenimiento» en 91.1120 y se corrige la palabra «medias» por «medidas» en las secciones 121.1125(i) y 135.1425(i).

2.5 **Presentación de las propuestas reglamentarias**

2.5.1 Como resultado del análisis integral descrito, en el Apéndice A de esta nota de estudio se detallan las propuestas de enmienda reglamentaria estructuradas en tres columnas (Reglamento actual, Revisión propuesta y Justificación), en estricto cumplimiento del mandato de la Tarea RPEA/23-01. Aquellas disposiciones analizadas en las que no se detectaron necesidades técnicas de cambio se conservan en su texto vigente.

3. **Conclusiones**

3.1.1 Del análisis integral realizado se concluye que existen oportunidades de mejora en los reglamentos LAR 91, 121 y 135 que permiten incrementar la precisión, la consistencia interna y la armonización horizontal con los demás reglamentos del conjunto LAR AIR y los Anexos 6 y 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.1.2 Respecto de la evaluación de incorporar el término «rotor» en las definiciones de *componente de aeronave* y *modificación* de los Capítulos A, se concluye que resulta técnica y normativamente procedente recomendar su adopción reglamentaria. Dicha inclusión es consistente con la actualización formal de los SARPS introducida en la duodécima edición de la Parte II del Anexo 6

de la OACI, en la cual se define expresamente modificación en función del rotor y se lo individualiza dentro del alcance del mantenimiento de la aeronavegabilidad y sus registros, brindando certeza normativa y armonización taxonómica al conjunto LAR AIR frente a las operaciones de aeronaves de alas giratorias.

3.1.3 A fin de asegurar la necesaria armonización horizontal con el reglamento LAR CAMO, resulta importante incorporar en los LAR 121 y 135 las disposiciones relativas a la gestión del mantenimiento mediante organizaciones CAMO contratadas o departamentales, así como instituir formalmente el marco normativo del Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC). Esto comprende la regulación de los entornos controlados, las condiciones para la emisión y prórroga del ARC, los requisitos de cualificación y experiencia del Personal de Revisión de Aeronavegabilidad (ARS) y los procedimientos específicos para aeronaves importadas.

3.1.4 En relación con los Maletines de Vuelo Electrónicos (EFB), se concluye conveniente establecer una articulación clara que integre las responsabilidades de aeronavegabilidad asociadas al equipo físico, soportes de instalación, interfaces eléctricas/sistemas y el control de configuración del software y bases de datos dentro de los programas de mantenimiento y del Manual de Control de Mantenimiento (MCM), evitando duplicidades con los requisitos de naturaleza puramente operacional.

3.1.5 Se corrobora la necesidad de enmendar diversas erratas editoriales y terminológicas detectadas en la normativa vigente, tales como la unificación de la sigla de la autoridad de aviación civil como «AAC», la extensión de los plazos de reporte de fallas y defectos a los helicópteros mediante la sustitución del término restrictivo «avión» por «aeronave», y la depuración de errores tipográficos y léxicos en los textos normativos.

3.1.6 Las propuestas de modificación reglamentaria detalladas y justificadas que respaldan estas conclusiones se presentan formalmente en el Apéndice A de esta nota de estudio para consideración del Panel.

3.1.7 Se invita a la Reunión para:

- a) Tomar nota del análisis presentado en esta nota de estudio;
- b) Evaluar la inclusión del término «rotor» en las definiciones de los Capítulos A de los LAR 91 y 135; y
- c) Analizar las propuestas de enmienda relativas a la armonización con el LAR CAMO, la incorporación del ARC, la gestión técnica del EFB y las correcciones de coherencia horizontal presentadas en el Apéndice A y, de considerarlas pertinentes, acordar su incorporación en la próxima enmienda de los LAR 91, 121 y 135.

Apéndice A

Propuesta de mejora de los LAR 91, 121 y 135

Propuesta de mejora en el LAR 91

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Parte I – Aeronaves	Parte I – Aeronaves	Sin cambios
<u>Capítulo A:</u> Generalidades	<u>Capítulo A:</u> Generalidades	Sin cambios
91.001 Definiciones, abreviaturas y símbolo	91.001 Definiciones, abreviaturas y símbolo	Sin cambios
(a) Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento: ... Componente de aeronave. Todo equipo, instrumento, incluyendo motor y hélice o parte de una aeronave o partes para una reparación o modificación. ...	(a) Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento: ... Componente de aeronave. Todo equipo, instrumento, incluyendo motor y, hélice, rotor o parte de una aeronave o partes para una reparación o modificación. ...	Se incluye el término «rotor» entre los componentes de aeronave. La enumeración vigente no lo menciona; su incorporación elimina esa omisión y mantiene una definición común en los tres LAR, sin modificar las reglas de aprobación ni el ámbito operacional de cada reglamento. De acuerdo con la enmienda 43 del Anexo 6, Parte II que entra en vigor el 26 de noviembre de 2026.
... Modificación. Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor o hélice. ...	... Modificación. Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor e, hélice o rotor. ...	Se incluye el término «el rotor» entre los componentes de aeronave. La enumeración vigente no lo menciona; su incorporación elimina esa omisión y mantiene una definición común en los tres LAR, sin modificar las reglas de aprobación ni el ámbito operacional de cada reglamento. De acuerdo con la enmienda 43 del Anexo 6, Parte II que entra en vigor el 26 de noviembre de 2026.
<u>Capítulo H:</u> Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave	<u>Capítulo H:</u> Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave	Si cambios.
91.1110 Programa de mantenimiento	91.1110 Programa de mantenimiento	Sin cambios
... (e) El programa de mantenimiento requerido en (a) debe incluir al menos lo siguiente:	... (e) El programa de mantenimiento requerido en (a) debe incluir al menos lo siguiente:	Se hace explícita la incorporación al programa de los requisitos de mantenimiento del EFB que resulten aplicables. La condición «cuando corresponda» preserva la distinción entre dispositivos portátiles y

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
... (7) requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS; y	... (7) requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. Asimismo, el programa debe incluir, cuando corresponda, los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo, incluida su interacción con los sistemas del avión, de conformidad con la Sección 91.885(d)(1); y ...	equipos o elementos instalados sujetos a requisitos de aeronavegabilidad. No se trasladan al programa las funciones operacionales, las bases de datos ni la instrucción de las tripulaciones.
91.1120 Manual de control de mantenimiento	91.1120 Manual de control de mantenimiento	Sin cambios
(a) El explotador de aeronaves con un peso (masa) certificado de despegue de más de 5 700 Kg o aviones equipados con uno o más motores turborreactores debe desarrollar y mantener actualizado un MCM, para uso y orientación del personal de control de control de mantenimiento, de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice R.	(a) El explotador de aeronaves con un peso (masa) certificado de despegue de más de 5 700 Kg o aviones equipados con uno o más motores turborreactores debe desarrollar y mantener actualizado un MCM, para uso y orientación del personal de control de control de mantenimiento, de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice R.	Se elimina una duplicación literal que dificulta la lectura. Se mantienen los destinatarios del MCM, su umbral de aplicación y la remisión al Apéndice
91.1140 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos	91.1140 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos	Sin cambios
(a) El explotador, con respecto a los aviones cuy o peso (masa) máximo certificado de despegue sea superior a 5 700 kg y a los helicópteros de más de 3 175 kg, debe informar a la ACC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o	(a) El explotador, con respecto a los aviones cuy o peso (masa) máximo certificado de despegue sea superior a 5 700 kg y a los helicópteros de más de 3 175 kg, debe informar a la ACC 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 o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación, de cualquier falla,	Se corrige la sigla de la autoridad de aviación civil del Estado de matrícula. El propio inciso y el párrafo (b) emplean AAC. Se conservan los destinatarios, los umbrales de aplicación y el criterio de notificación.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
reparación, de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizado por él.	malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizado por él.	
(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 de la aeronave.	Se sustituye «avión» por «aeronave» para que el plazo de notificación comprenda también los helicópteros incluidos en el ámbito del párrafo (a). Se conserva el plazo de tres días y su hecho generador.
Apéndice R Manual de control de mantenimiento (MCM)	Apéndice R Manual de control de mantenimiento (MCM)	
	... (o) Cuando se utilicen EFB, procedimientos para gestionar los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo, incluida su interacción con los sistemas del avión, cuando corresponda, de conformidad con la Sección 91.885(d)(1). Estos procedimientos deben identificar las responsabilidades y la coordinación con los procedimientos de gestión de las funciones EFB, incluidas las bases de datos, establecidos de conformidad con la Sección 91.885(d)(4).	Anexo 6, Parte II, 2.4.17 b): aeronavegabilidad del equipo y procedimientos de gestión de funciones EFB, incluidas bases de datos. Se incorpora al contenido mínimo del MCM el procedimiento cuya ausencia señala la propuesta. La remisión a 91.885(d)(1) vincula el mantenimiento del equipo y su instalación con los procedimientos existentes de gestión de funciones EFB.

Propuesta de mejora en el LAR 121

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Capítulo I: Control y requisitos de	Capítulo I: Control y requisitos de mantenimiento de	Sin cambio

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión	la aeronavegabilidad del avión	
121.1115 Programa de mantenimiento	121.1115 Programa de mantenimiento	Sin cambio
(a) El explotador debe disponer para cada 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: ... (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. ...	(a) El explotador debe disponer para cada 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: ... (7) requisitos especiales de mantenimiento, cuando corresponda, 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. Asimismo, el programa debe incluir, cuando corresponda, los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo, incluida su interacción con los sistemas del avión, de conformidad con la Sección 121.1010(c)(1)(i). ...	Se hace explícita la incorporación al programa de los requisitos de mantenimiento del EFB que resulten aplicables. La condición «cuando corresponda» preserva la distinción entre dispositivos portátiles y equipos o elementos instalados sujetos a requisitos de aeronavegabilidad. No se trasladan al programa las funciones operacionales, las bases de datos ni la instrucción de las tripulaciones.
121.1125 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad	121.1125 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad	Sin cambios
(a) El explotador debe disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con el fin de: ...	(a) El explotador debe tener contrato con una CAMO o disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con el fin de: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.
... (f) El explotador a través de su departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe: ...	... (f) El explotador a través de su departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, o de una CAMO, debe: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(g) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe asegurar que el avión sea mantenido 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 o la CAMO contratada debe asegurar que el avión sea mantenido por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos. ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.
(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: ...	(h) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o la CAMO contratada debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.
(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. ...	(i) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o la CAMO contratada 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 medidas resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula. ...	Se corrige «medias» por «medidas». El inciso exige aplicar las acciones derivadas de evaluar la información de aeronavegabilidad; no se modifica la obligación ni el procedimiento aceptable para el Estado de matrícula. Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.
121.1130 Manual de control de mantenimiento (MCM)	121.1130 Manual de control de mantenimiento (MCM)	Sin cambios
(a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad 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.	(a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o de la CAMO contratada, cuando aplicable, 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.	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
...	...	
121.1135 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los aviones	121.1135 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los aviones	Sin cambios
(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: ...	(a) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o la CAMO contratada debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.
121.1150 Informe de la condición de la aeronavegabilidad	121.1150 Informe de la condición de la aeronavegabilidad	Sin cambios
... (c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física del avión, mediante la cual se garantiza que: ...	... (c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o la CAMO contratada debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física del avión, mediante la cual se garantiza que: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.
	121.1165 Revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave	Nuevo párrafo en armonización al LAR CAMO Apéndice 2 – Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC). El ARC puede ser emitido por una CAMO, sin que el explotador necesite hacerlo directamente. Pero si el ARC es un privilegio de una CAMO, también debería ser de un explotador que haga su propia gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
	(a) Para garantizar la validez del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, se debe llevar a cabo	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	periódicamente una revisión de aeronavegabilidad de la aeronave y de sus registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esta revisión puede ser comprobada por un Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC) conforme este reglamento o conforme el LAR CAMO. (b) Una aeronave en un entorno controlado es aquella que, durante los últimos 12 meses: (1) Ha tenido su aeronavegabilidad gestionada de forma continua por una única CAMO o por el personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador. (2) Ha sido mantenida por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) conforme reglamento LAR 145. (c) Para todas las aeronaves utilizadas por explotadores que operen bajo este reglamento, la organización mencionada en el punto (b)(1) que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad podrá, cumpliendo con el punto (j) de este párrafo: (1) Emitir un ARC conforme a este párrafo. (2) Extender hasta dos veces la validez del ARC que haya emitido, por un período de 1 año en cada ocasión, siempre que la aeronave haya permanecido en un entorno controlado. (d) Excepcionalmente, en desviación ítem del punto (c)(2), para aeronaves que se encuentren en un entorno controlado, la organización mencionada en el punto (b)(1), que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, podrá, cumpliendo con los párrafos (j) y (k) de este párrafo extender hasta dos veces la validez de un ARC emitido por la CAMO o por otra CAMO, por un período de 1 año en cada ocasión. (e) No se emitirá ni se extenderá un ARC si existen evidencias o indicios de que la aeronave no está en	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	condición aeronavegable. (f) La revisión de aeronavegabilidad de la aeronave deberá incluir un análisis completo y documentado de los registros de la aeronave, estableciendo que se han cumplido los siguientes requisitos: (1) Las horas de vuelo de la aeronave, motor y hélice, así como los ciclos de vuelo asociados, han sido correctamente registrados. (2) El manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el estado de revisión más reciente. (3) Se ha realizado todo el mantenimiento requerido en la aeronave conforme al programa de mantenimiento aprobado (MP). (4) Cualquier defecto en la aeronave que ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá ser rectificado antes del vuelo siguiente o cuando corresponda han sido diferidos de acuerdo con la MEL. (5) Se han aplicado y registrado correctamente todas las directrices de aeronavegabilidad (ADs) aplicables u otra documentación obligatoria emitida por el Estado de diseño. (6) Se han registrado todas las modificaciones y reparaciones aplicadas a la aeronave y cumplen con el LAR 21 Capítulo N. (7) Todos los componentes con vida útil limitada (LLP) y los componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO) en la aeronave están debidamente identificados, registrados y no han superado su límite. (8) Todo el mantenimiento se ha realizado en una OMA LAR 145. (9) La declaración de masa y balance refleja la configuración actual de la aeronave y es válida. (10) La aeronave cumple con la última revisión de su diseño de tipo aprobado por la AAC del Estado de diseño.	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	(11) Si es requerido, la aeronave posee un certificado de homologación de ruido. (g) La revisión de aeronavegabilidad de la aeronave deberá incluir una inspección física de la misma. Para esta inspección, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad que no esté debidamente cualificado conforme al LAR 65 deberá ser asistido por personal que sí posea dicha cualificación. (h) A través de la inspección física de la aeronave, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad deberá asegurarse de que: (1) Todas las marcas y placas de identificación requeridas están correctamente instaladas. (2) La aeronave cumple con su manual de vuelo aprobado. (3) La configuración de la aeronave concuerda con la documentación aprobada. (4) No se detectan defectos evidentes que no hayan sido corregidos. (5) No existen discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros mencionada en el punto (k). (i) Excepcionalmente, en desviación del punto (a), la revisión de aeronavegabilidad podrá anticiparse hasta un máximo de 90 días sin perder la continuidad del patrón de revisión de aeronavegabilidad, con el fin de permitir que la inspección física se realice durante una verificación de mantenimiento. (j) El certificado de revisión de aeronavegabilidad formulario LAR 121-001 mencionado en el Apéndice U solo podrán ser emitidos: (1) Por personal autorizado de revisión de aeronavegabilidad en representación del explotador. (2) Si la revisión de aeronavegabilidad ha sido terminada y con resultado satisfactorio.	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	(k) Se deberá enviar una copia de cualquier certificado de revisión de aeronavegabilidad emitido o extendido para una aeronave al a la AAC del Estado del explotador y/o de matrícula, de la aeronave, cuando sea diferente al Estado del explotador, en un plazo máximo de 10 días. (l) No se permitirá la subcontratación de tareas de revisión de aeronavegabilidad. (m) Si el resultado de la revisión de aeronavegabilidad no es concluyente, la organización que haya llevado a cabo la revisión deberá informar a la AAC competente lo antes posible, y en todo caso dentro de un plazo de 72 horas desde el momento en que identifique la razón por la cual la revisión de aeronavegabilidad es inconclusa. (n) No se emitirá el ARC hasta que todas las observaciones o hallazgos hayan sido solucionados.	
	121.1170 Validez del ARC	Adaptación del Apéndice 2 de LAR CAMO.
	(a) Un ARC pierde su validez si: (1) Es suspendido o revocado. (2) El certificado de aeronavegabilidad es suspendido o revocado. (3) La aeronave ya no está registrada en el Estado de matrícula. (4) El certificado de tipo bajo el cual se emitió el certificado de aeronavegabilidad es suspendido o revocado. (b) Una aeronave no debe volar si el certificado de aeronavegabilidad es inválido o si: (1) El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave o de cualquier componente instalado en ella no cumple con los requisitos de este reglamento. (2) La aeronave no permanece en conformidad con el diseño de tipo. (3) La aeronave ha sido operada fuera de los límites del	Adaptación del Apéndice 2 de LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	manual de vuelo aprobado o del certificado de aeronavegabilidad, sin que se hayan tomado las medidas adecuadas. (4) La aeronave ha estado involucrada en un accidente o incidente que afecta su aeronavegabilidad, sin que se haya llevado a cabo la acción necesaria para restaurarla. (5) Se ha realizado una modificación o reparación que no cumple con el LAR 21, Capítulo N. (c) En caso de renuncia o revocación, el ARC deberá ser devuelto a la AAC.	
	121.1175 Revisión de aeronavegabilidad de aeronaves importadas	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.
	(a) Al importar una aeronave el solicitante deberá: (1) Solicitar a la AAC del Estado de matrícula la emisión de un nuevo certificado de aeronavegabilidad conforme al LAR 21. (2) Para aeronaves que no sean nuevas, realizar una revisión de aeronavegabilidad conforme 121.1165. (3) Asegurar que todas las tareas de mantenimiento se han realizado para cumplir con el programa de mantenimiento aprobado. (b) Una vez verificado que la aeronave cumple con los requisitos aplicables, la CAMO que realizó la revisión de aeronavegabilidad enviará una recomendación documentada a la AAC de matrícula. (c) El propietario de la aeronave deberá permitir el acceso a la aeronave para su inspección por parte de la AAC del Estado de matrícula. (d) El solicitante debe demostrar el cumplimiento de los requisitos del LAR 21, Capítulo H, a satisfacción de la AAC del Estado de matrícula, como condición para la emisión del certificado de aeronavegabilidad. (e) La AAC del Estado de matrícula también podrá aceptar	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	el ARC, el cual será válido por 1 año, salvo que la AAC decida reducir su período de validez por razones de seguridad operacional.	
	121.1180 Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.
	Se emite un ARC de conformidad con el formulario LAR 121.001 del Apéndice U tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad. El ARC tendrá una validez de 1 año.	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.
Apéndice S Manual de control de mantenimiento (MCM)	Apéndice S Manual de control de mantenimiento (MCM)	Sin cambio
	... (s) Cuando se utilicen EFB, procedimientos para gestionar los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo, incluida su interacción con los sistemas del avión, cuando corresponda, de conformidad con la Sección 121.1010(c)(1)(i). Estos procedimientos deben identificar las responsabilidades y la coordinación con los procedimientos de gestión de las funciones EFB, incluidas las bases de datos, establecidos de conformidad con la Sección 121.1010(c)(1)(iv). ...	Anexo 6, Parte I, 6.25.3 a) y d): aeronavegabilidad del equipo y procedimientos de gestión de funciones EFB, incluidas bases de datos. Se incorpora al contenido mínimo del MCM el procedimiento cuya ausencia señala la propuesta. La remisión a 121.1010 vincula el mantenimiento del equipo y su instalación con los procedimientos existentes de gestión de funciones EFB. La coordinación permite identificar responsabilidades sin duplicar en el MCM los procedimientos operacionales ni crear una aprobación adicional. Se conserva 121.1130(a), que ya remite al Apéndice S.
	(t) Personal de revisión de aeronavegabilidad (ARS) (1) Para llevar a cabo revisiones de aeronavegabilidad el explotador deberá contar con personal de revisión de aeronavegabilidad adecuado para emitir ARC o recomendaciones para las aeronaves específicas para las cuales está aprobado para emitir el certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC), y siempre que cuente con un procedimiento dentro del MCM, el	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	personal de revisión de aeronavegabilidad deberá contar con: (i) Al menos 5 años de experiencia en el mantenimiento de la aeronavegabilidad. (ii) Una licencia apropiada conforme al LAR 65, o un título aeronáutico, o un equivalente nacional. (iii) Un cargo dentro de la organización aprobada con responsabilidades adecuadas. (2) El ARS designado por el explotador solo podrá recibir una autorización cuando haya sido formalmente aceptado por la AAC, tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad realizada bajo la supervisión del ARS, de acuerdo con un procedimiento aprobado en el MCM. (3) La organización debe garantizar que el ARS del explotador pueda demostrar experiencia reciente adecuada en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. (4) El ARS debe ser identificado mediante la inclusión de cada persona en el MCM, junto con su referencia de autorización para la revisión de aeronavegabilidad. (5) El Explotador deberá mantener un registro de todo el ARS, el cual incluirá detalles de cualquier cualificación apropiada que posean, junto con un resumen de la experiencia relevante en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad e instrucción, y una copia de la autorización. Este registro deberá conservarse hasta dos años después de que el ARS haya dejado la empresa.	
	Apéndice U Certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC)	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.
	ESTADO DEL SRVSOP CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (ARC)	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	Referencia del ARC: De conformidad con el Reglamento LAR 121, la [AUTORIDAD DEL SRVSOP] certifica por la presente que la siguiente aeronave: Fabricante de aeronaves: _____ Designación del fabricante: _____ Matrícula de la aeronave: _____ Número de serie de la aeronave: _____ se considera aeronavegable en el momento de la revisión. Fecha de emisión: _____ Fecha de expiración: _____ Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: _____ Firmado: _____ Autorización n.º: _____ Primera extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito 121 aplicable al ARC del durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable. Fecha de emisión: _____ Fecha de expiración: _____ Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: _____ Firmado: _____ Autorización n.º: _____ Nombre de la compañía: _____ Referencia de la aprobación: _____ Segunda extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito 121 aplicable al ARC del durante el último año. En el	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable. Fecha de emisión: ____ Fecha de expiración: ____ Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: ____ Firmado: ____ Autorización n.º: ____ Nombre de la compañía: ____ Referencia de la aprobación: ____ Form. 121-001, Revisión Original	

Propuesta de mejora en el LAR 135

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Capítulo A: Generalidades	Capítulo A: Generalidades	Sin cambios
135.001 Definiciones, abreviaturas y símbolos	135.001 Definiciones, abreviaturas y símbolos	Sin cambios
(a) Definiciones. Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento: ... Componente de aeronave. Todo equipo, instrumento, incluyendo motor y hélice o parte de una aeronave o partes para una reparación o modificación. ...	(a) Definiciones. Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento: ... Componente de aeronave. Todo equipo, instrumento, incluyendo motor y, hélice, rotor o parte de una aeronave o partes para una reparación o modificación. ...	Se incluye el término «rotor» entre los componentes de aeronave. La enumeración vigente no lo menciona; su incorporación elimina esa omisión y mantiene una definición común en los tres LAR, sin modificar las reglas de aprobación ni el ámbito operacional de cada reglamento. De acuerdo con la enmienda 26 del Anexo 6, Parte III.
... Modificación. Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor o hélice ...	... Modificación. Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor y, hélice y rotor. ...	Se incluye el término «rotor» entre los componentes de aeronave. La enumeración vigente no lo menciona; su incorporación elimina esa omisión y mantiene una definición común en los tres LAR, sin modificar las reglas de aprobación ni el ámbito operacional de cada reglamento. De acuerdo con la enmienda 26 del Anexo 6, Parte III.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Capítulo J: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión	Capítulo J: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión	Sin cambio
135.1415 Programa de mantenimiento	135.1415 Programa de mantenimiento	Sin cambio
(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. ...	(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. Asimismo, el programa debe incluir, cuando corresponda, los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo, incluida su interacción con los sistemas del avión, de conformidad con la Sección 135.585(c)(1)(i). ...	Se hace explícita la incorporación al programa de los requisitos de mantenimiento del EFB que resulten aplicables. La condición «cuando corresponda» preserva la distinción entre dispositivos portátiles y equipos o elementos instalados sujetos a requisitos de aeronavegabilidad. No se trasladan al programa las funciones operacionales, las bases de datos ni la instrucción de las tripulaciones.
135.1425 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad	135.1425 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad	Sin cambio
(a) El explotador debe disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con el fin de: ...	(a) El explotador debe <u>contratar una CAMO aprobada</u> o disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con el fin de: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(f) El explotador a través de su departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe: ...	(f) El explotador a través de su departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad o de una CAMO contratada debe: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.
(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.	(g) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o una CAMO contratada debe asegurar que la aeronave sea mantenida por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos.	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.
(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: ...	(h) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o una CAMO contratada debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.
(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.	(i) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad o una CAMO contratada 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 medidas resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.	Se corrige «medias» por «medidas». El inciso exige aplicar las acciones derivadas de evaluar la información de aeronavegabilidad; no se modifica la obligación ni el procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.
135.1430 Manual de control de mantenimiento (MCM)	135.1430 Manual de control de mantenimiento (MCM)	Sin cambio
(a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el	(a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o de una CAMO contratada y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice N del presente	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Apéndice N del presente reglamento. ...	reglamento. ...	
135.1435 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves	135.1435 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves	Sin cambio
(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: ...	(a) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o una CAMO contratada debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.
135.1450 Informe de la condición de la aeronavegabilidad	135.1450 Informe de la condición de la aeronavegabilidad	Sin cambio
... (c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física de la aeronave, mediante la cual se garantiza que: ...	... (c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o una CAMO contratada debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física de la aeronave, mediante la cual se garantiza que: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en armonización al LAR CAMO.
135.1465 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos	135.1465 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos	Sin cambio
(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 o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación 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	(a) El explotador debe informar a la ACC 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 o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación 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	Se restituye al Estado de matrícula como destinatario y se corrige ACC por AAC. El texto vigente menciona únicamente a la autoridad del explotador bajo la condición de que sea distinta de la del Estado de matrícula, dejando sin destinatario estatal expreso el caso en que coinciden. La propuesta armoniza el inciso con 121.1160(a),

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizada por él.	ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizada por él.	91.1140(a) y la autoridad que prescribe los informes en 135.1465
... (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 de la aeronave.	Se sustituye «avión» por «aeronave» para que el plazo de notificación comprenda también los helicópteros incluidos en el ámbito del párrafo (a). Se conserva el plazo de tres días y su hecho generador.
	135.1470 Revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave	Nuevo párrafo en armonización al LAR CAMO Apéndice 2 – Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC). El ARC puede ser emitido por una CAMO, sin que el explotador necesite hacerlo directamente. Pero si el ARC es un privilegio de una CAMO, también debería ser de un explotador que haga su propia gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
	(a) Para garantizar la validez del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, se debe llevar a cabo periódicamente una revisión de aeronavegabilidad de la aeronave y de sus registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esta revisión puede ser comprobada por un Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC) conforme este reglamento o conforme el LAR CAMO. (b) Una aeronave en un entorno controlado es aquella que, durante los últimos 12 meses: (1) Ha tenido su aeronavegabilidad gestionada de forma continua por una única CAMO o por el personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador. (2) Ha sido mantenida por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) conforme reglamento LAR 145. (c) Para todas las aeronaves utilizadas por explotadores	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	que operen bajo este reglamento, la organización mencionada en el punto (b)(1) que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad podrá, cumpliendo con el punto (j) de este párrafo: (1) Emitir un ARC conforme a este párrafo. (2) Extender hasta dos veces la validez del ARC que haya emitido, por un período de 1 año en cada ocasión, siempre que la aeronave haya permanecido en un entorno controlado. (d) Excepcionalmente, en desviación ítem del punto (c)(2), para aeronaves que se encuentren en un entorno controlado, la organización mencionada en el punto (b)(1), que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, podrá, cumpliendo con los párrafos (j) y (k) de este párrafo extender hasta dos veces la validez de un ARC emitido por la CAMO o por otra CAMO, por un período de 1 año en cada ocasión. (e) No se emitirá ni se extenderá un ARC si existen evidencias o indicios de que la aeronave no está en condición aeronavegable. (f) La revisión de aeronavegabilidad de la aeronave deberá incluir un análisis completo y documentado de los registros de la aeronave, estableciendo que se han cumplido los siguientes requisitos: (1) Las horas de vuelo de la aeronave, motor y hélice, así como los ciclos de vuelo asociados, han sido correctamente registrados. (2) El manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el estado de revisión más reciente. (3) Se ha realizado todo el mantenimiento requerido en la aeronave conforme al programa de mantenimiento aprobado (MP). (4) Cualquier defecto en la aeronave que ponga en	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá ser rectificado antes del vuelo siguiente o cuando corresponda han sido diferidos de acuerdo con la MEL. (5) Se han aplicado y registrado correctamente todas las directrices de aeronavegabilidad (AD) aplicables u otra documentación obligatoria emitida por el Estado de diseño. (6) Se han registrado todas las modificaciones y reparaciones aplicadas a la aeronave y cumplen con el LAR 21 Capítulo N. (7) Todos los componentes con vida útil limitada (LLP) y los componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO) en la aeronave están debidamente identificados, registrados y no han superado su límite. (8) Todo el mantenimiento se ha realizado en una OMA LAR 145. (9) La declaración de masa y balance refleja la configuración actual de la aeronave y es válida. (10) La aeronave cumple con la última revisión de su diseño de tipo aprobado por la AAC del Estado de diseño. (11) Si es requerido, la aeronave posee un certificado de homologación de ruido. (g) La revisión de aeronavegabilidad de la aeronave deberá incluir una inspección física de la misma. Para esta inspección, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad que no esté debidamente cualificado conforme al LAR 65 deberá ser asistido por personal que sí posea dicha cualificación. (h) A través de la inspección física de la aeronave, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad deberá asegurarse de que: (1) Todas las marcas y placas de identificación	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	requeridas están correctamente instaladas. (2) La aeronave cumple con su manual de vuelo aprobado. (3) La configuración de la aeronave concuerda con la documentación aprobada. (4) No se detectan defectos evidentes que no hayan sido corregidos. (5) No existen discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros mencionada en el punto (k). (i) Excepcionalmente, en desviación del punto (a), la revisión de aeronavegabilidad podrá anticiparse hasta un máximo de 90 días sin perder la continuidad del patrón de revisión de aeronavegabilidad, con el fin de permitir que la inspección física se realice durante una verificación de mantenimiento. (j) El certificado de revisión de aeronavegabilidad formulario LAR 135-001 mencionado en el Apéndice P solo podrán ser emitidos: (1) Por personal autorizado de revisión de aeronavegabilidad en representación del explotador. (2) Si la revisión de aeronavegabilidad ha sido terminada y con resultado satisfactorio. (k) Se deberá enviar una copia de cualquier certificado de revisión de aeronavegabilidad emitido o extendido para una aeronave al a la AAC del Estado del explotador y/o de matrícula, de la aeronave, cuando sea diferente al Estado del explotador, en un plazo máximo de 10 días. (l) No se permitirá la subcontratación de tareas de revisión de aeronavegabilidad. (m) Si el resultado de la revisión de aeronavegabilidad no es concluyente, la organización que haya llevado a cabo la revisión deberá informar a la AAC	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	competente lo antes posible, y en todo caso dentro de un plazo de 72 horas desde el momento en que identifique la razón por la cual la revisión de aeronavegabilidad es inconclusa. (n) No se emitirá el ARC hasta que todas las observaciones o hallazgos hayan sido solucionados.	
	135.1475 Validez del ARC	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.
	(a) Un ARC pierde su validez si: (1) Es suspendido o revocado. (2) El certificado de aeronavegabilidad es suspendido o revocado. (3) La aeronave ya no está registrada en el Estado de matrícula. (4) El certificado de tipo bajo el cual se emitió el certificado de aeronavegabilidad es suspendido o revocado. (b) Una aeronave no debe volar si el certificado de aeronavegabilidad es inválido o si: (1) El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave o de cualquier componente instalado en ella no cumple con los requisitos de este reglamento. (2) La aeronave no permanece en conformidad con el diseño de tipo. (3) La aeronave ha sido operada fuera de los límites del manual de vuelo aprobado o del certificado de aeronavegabilidad, sin que se hayan tomado las medidas adecuadas. (4) La aeronave ha estado involucrada en un accidente o incidente que afecta su aeronavegabilidad, sin que se haya llevado a cabo la acción necesaria para restaurarla. (5) Se ha realizado una modificación o reparación que no	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	cumple con el LAR 21, Capítulo N. (c) En caso de renuncia o revocación, el ARC deberá ser devuelto a la AAC.	
	135.1480 Revisión de aeronavegabilidad de aeronaves importadas	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.
	(a) Al importar una aeronave el solicitante deberá: (1) Solicitar a la AAC del Estado de matrícula la emisión de un nuevo certificado de aeronavegabilidad conforme al LAR 21. (2) Para aeronaves que no sean nuevas, realizar una revisión de aeronavegabilidad conforme 135.1470. (3) Asegurar que todas las tareas de mantenimiento se han realizado para cumplir con el programa de mantenimiento aprobado. (b) Una vez verificado que la aeronave cumple con los requisitos aplicables, la CAMO que realizó la revisión de aeronavegabilidad enviará una recomendación documentada a la AAC de matrícula. (c) El propietario de la aeronave deberá permitir el acceso a la aeronave para su inspección por parte de la AAC del Estado de matrícula. (d) El solicitante debe demostrar el cumplimiento de los requisitos del LAR 21, Capítulo H, a satisfacción de la AAC del Estado de matrícula, como condición para la emisión del certificado de aeronavegabilidad. (e) La AAC del Estado de matrícula también podrá aceptar el ARC, el cual será válido por 1 año, salvo que la AAC decida reducir su período de validez por razones de seguridad operacional.	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.
	135.1485 Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	Se emite un ARC de conformidad con el formulario LAR 135-001 del Apéndice P tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad. El ARC tendrá una validez de 1 año.	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.
Apéndice N Manual de control de mantenimiento (MCM)	Apéndice N Manual de control de mantenimiento (MCM)	Sin cambio
	... (s) Cuando se utilicen EFB, procedimientos para gestionar los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo, incluida su interacción con los sistemas del avión, cuando corresponda, de conformidad con la Sección 135.585(c)(1)(i). Estos procedimientos deben identificar las responsabilidades y la coordinación con los procedimientos de gestión de las funciones EFB, incluidas las bases de datos, establecidos de conformidad con la Sección 135.585(c)(1)(iv).	Anexo 6, Parte III, 4.17.2 b): aeronavegabilidad del equipo y procedimientos de gestión de funciones EFB, incluidas bases de datos. Se incorpora al contenido mínimo del MCM el procedimiento cuya ausencia señala la propuesta. La remisión a 135.585 vincula el mantenimiento del equipo y su instalación con los procedimientos existentes de gestión de funciones EFB. La coordinación permite identificar responsabilidades sin duplicar en el MCM los procedimientos operacionales ni crear una aprobación adicional.
	(t) Personal de revisión de aeronavegabilidad (ARS) (1) Para llevar a cabo revisiones de aeronavegabilidad el explotador deberá contar con personal de revisión de aeronavegabilidad adecuado para emitir ARC o recomendaciones para las aeronaves específicas para las cuales está aprobado para emitir el certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC), y siempre que cuente con un procedimiento dentro del MCM, el personal de revisión de aeronavegabilidad deberá contar con: (i) Al menos 5 años de experiencia en el mantenimiento de la aeronavegabilidad. (ii) Una licencia apropiada conforme al LAR 65, o un título aeronáutico, o un equivalente nacional.	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	(iii) Un cargo dentro de la organización aprobada con responsabilidades adecuadas. (2) El ARS designado por el explotador solo podrá recibir una autorización cuando haya sido formalmente aceptado por la AAC, tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad realizada bajo la supervisión del ARS, de acuerdo con un procedimiento aprobado en el MCM. (3) La organización debe garantizar que el ARS del explotador pueda demostrar experiencia reciente adecuada en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. (4) El ARS debe ser identificado mediante la inclusión de cada persona en el MCM, junto con su referencia de autorización para la revisión de aeronavegabilidad. (5) El Explotador deberá mantener un registro de todo el ARS, el cual incluirá detalles de cualquier cualificación apropiada que posean, junto con un resumen de la experiencia relevante en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad e instrucción, y una copia de la autorización. Este registro deberá conservarse hasta dos años después de que el ARS haya dejado la empresa.	
	Apéndice P Certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC)	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.
	ESTADO DEL SRVSOP CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (ARC) Referencia del ARC:	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	De conformidad con el Reglamento LAR 135, la [AUTORIDAD DEL SRVSOP] certifica por la presente que la siguiente aeronave: Fabricante de aeronaves: _____ Designación del fabricante: _____ Matrícula de la aeronave: _____ Número de serie de la aeronave: _____ se considera aeronavegable en el momento de la revisión. Fecha de emisión: _____ Fecha de expiración: _____ Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: _____ Firmado: _____ Autorización n.º: _____ Primera extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito 135 aplicable al ARC durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable. Fecha de emisión: _____ Fecha de expiración: _____ Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: _____ Firmado: _____ Autorización n.º: _____ Nombre de la compañía: _____ Referencia de la aprobación: _____ Segunda extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito 135 aplicable al ARC durante el último año. En	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable. Fecha de emisión: ____ Fecha de expiración: ____ Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: ____ Firmado: ____ Autorización N°: ____ Nombre de la compañía: ____ Referencia de la aprobación: ____ Form. 135-001, Revisión Original	

Apéndice B
NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación: el texto que ha de suprimirse aparece tachado

el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

texto que ha de suprimirse

nuevo texto que ha de insertarse

nuevo texto que ha de sustituir al actual

Propuesta de enmienda del LAR 91 Parte I**Parte I – Aeronaves****Capítulo A: Generalidades****91.001 Definiciones, abreviaturas y símbolos**

(a) Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento:

...

Componente de aeronave. Todo equipo, instrumento, incluyendo motor-~~y~~, hélice, ~~rotor~~ o parte de una aeronave o partes para una reparación o modificación.

...

Modificación. Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor-~~e~~, hélice o ~~rotor~~.

...

Capítulo H: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave**91.1110 Programa de mantenimiento**

...

(e) El programa de mantenimiento requerido en (a) debe incluir al menos lo siguiente:

...

- (7) requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. Asimismo, el programa debe incluir, cuando corresponda, los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo, incluida su interacción con los sistemas del avión, de conformidad con la Sección 91.885(d)(1); y

...

91.1120 Manual de control de mantenimiento (MCM)

(a) El explotador de aeronaves con un peso (masa) certificado de despegue de más de 5 700 Kg o aviones equipados con uno o más motores turborreactores debe desarrollar y mantener actualizado un MCM, para uso y orientación del personal de ~~control de~~ control de mantenimiento, de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice R.

...

91.1140 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos

(a) El explotador, con respecto a los aviones cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue sea superior a 5 700 kg y a los helicópteros de más de 3 175 kg, debe informar a la AGG ~~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 o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación, de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizado por él.

...

- (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~~ de la aeronave.

...

Apéndice R Manual de control de mantenimiento (MCM)

...

- (o) Cuando se utilicen EFB, procedimientos para gestionar los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo, incluida su interacción con los sistemas del avión, cuando corresponda, de conformidad con la Sección 91.885(d)(1). Estos procedimientos deben identificar las responsabilidades y la coordinación con los procedimientos de gestión de las funciones EFB, incluidas las bases de datos, establecidos de conformidad con la Sección 91.885(d)(4).

Propuesta de enmienda del LAR 121

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

121.1115 Programa de mantenimiento

- (a) El explotador debe disponer para cada 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:

...

- (7) requisitos especiales de mantenimiento, cuando corresponda, 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. Asimismo, el programa debe incluir, cuando corresponda, los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo, incluida su interacción con los sistemas del avión, de conformidad con la Sección 121.1010(c)(1)(i).

...

121.1125 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

- (a) El explotador debe tener contrato con una CAMO o disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con el fin de:

...

- (f) El explotador a través de su departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, o de una CAMO, debe:
- (g) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o la CAMO contratada debe asegurar que el avión sea mantenido por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos.
- (h) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o la CAMO contratada debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente:
- (i) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad o la CAMO contratada 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 medidas resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.

...

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 del explotador o de la CAMO contratada, cuando aplicable, 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.

...

121.1135 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los aviones

- (a) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o la CAMO contratada debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido:

...

121.1150 Informe de la condición de la aeronavegabilidad

...

- (c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o la CAMO contratada debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física del avión, mediante la cual se garantiza que:

...

121.1165 Revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave

- (a) Para garantizar la validez del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, se debe llevar a cabo periódicamente una revisión de aeronavegabilidad de la aeronave y de sus registros de

mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esta revisión puede ser comprobada por un Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC) conforme este reglamento o conforme el LAR CAMO.

- (b) Una aeronave en un entorno controlado es aquella que, durante los últimos 12 meses:
- (1) Ha tenido su aeronavegabilidad gestionada de forma continua por una única CAMO o por el personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador.
 - (2) Ha sido mantenida por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) conforme reglamento LAR 145.
- (c) Para todas las aeronaves utilizadas por explotadores que operen bajo este reglamento, la organización mencionada en el punto (b)(1) que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad podrá, cumpliendo con el punto (j) de este párrafo:
- (1) Emitir un ARC conforme a este párrafo.
 - (2) Extender hasta dos veces la validez del ARC que haya emitido, por un período de 1 año en cada ocasión, siempre que la aeronave haya permanecido en un entorno controlado.
- (d) Excepcionalmente, en desviación ítem del punto (c)(2), para aeronaves que se encuentren en un entorno controlado, la organización mencionada en el punto (b)(1), que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, podrá, cumpliendo con los párrafos (j) y (k) de este párrafo extender hasta dos veces la validez de un ARC emitido por la CAMO o por otra CAMO, por un período de 1 año en cada ocasión.
- (e) No se emitirá ni se extenderá un ARC si existen evidencias o indicios de que la aeronave no está en condición aeronavegable.
- (f) La revisión de aeronavegabilidad de la aeronave deberá incluir un análisis completo y documentado de los registros de la aeronave, estableciendo que se han cumplido los siguientes requisitos:
- (1) Las horas de vuelo de la aeronave, motor y hélice, así como los ciclos de vuelo asociados, han sido correctamente registrados.
 - (2) El manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el estado de revisión más reciente.
 - (3) Se ha realizado todo el mantenimiento requerido en la aeronave conforme al programa de mantenimiento aprobado (MP).
 - (4) Cualquier defecto en la aeronave que ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá ser rectificado antes del vuelo siguiente o cuando corresponda han sido diferidos de acuerdo con la MEL.
 - (5) Se han aplicado y registrado correctamente todas las directrices de aeronavegabilidad (ADs) aplicables u otra documentación obligatoria emitida por el Estado de diseño.
 - (6) Se han registrado todas las modificaciones y reparaciones aplicadas a la aeronave y cumplen con el LAR 21 Capítulo N.

- (7) Todos los componentes con vida útil limitada (LLP) y los componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO) en la aeronave están debidamente identificados, registrados y no han superado su límite.
- (8) Todo el mantenimiento se ha realizado en una OMA LAR 145.
- (9) La declaración de masa y balance refleja la configuración actual de la aeronave y es válida.
- (10) La aeronave cumple con la última revisión de su diseño de tipo aprobado por la AAC del Estado de diseño.
- (11) Si es requerido, la aeronave posee un certificado de homologación de ruido.
- (g) La revisión de aeronavegabilidad de la aeronave deberá incluir una inspección física de la misma. Para esta inspección, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad que no esté debidamente cualificado conforme al LAR 65 deberá ser asistido por personal que sí posea dicha cualificación.
- (h) A través de la inspección física de la aeronave, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad deberá asegurarse de que:
 - (1) Todas las marcas y placas de identificación requeridas están correctamente instaladas.
 - (2) La aeronave cumple con su manual de vuelo aprobado.
 - (3) La configuración de la aeronave concuerda con la documentación aprobada.
 - (4) No se detectan defectos evidentes que no hayan sido corregidos.
 - (5) No existen discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros mencionada en el punto (k).
- (i) Excepcionalmente, en desviación del punto (a), la revisión de aeronavegabilidad podrá anticiparse hasta un máximo de 90 días sin perder la continuidad del patrón de revisión de aeronavegabilidad, con el fin de permitir que la inspección física se realice durante una verificación de mantenimiento.
- (j) El certificado de revisión de aeronavegabilidad formulario LAR 121-001 mencionado en el Apéndice U solo podrán ser emitidos:
 - (1) Por personal autorizado de revisión de aeronavegabilidad en representación del explotador.
 - (2) Si la revisión de aeronavegabilidad ha sido terminada y con resultado satisfactorio.
- (k) Se deberá enviar una copia de cualquier certificado de revisión de aeronavegabilidad emitido o extendido para una aeronave al a la AAC del Estado del explotador y/o de matrícula, de la aeronave, cuando sea diferente al Estado del explotador, en un plazo máximo de 10 días.
- (l) No se permitirá la subcontratación de tareas de revisión de aeronavegabilidad.
- (m) Si el resultado de la revisión de aeronavegabilidad no es concluyente, la organización que haya llevado a cabo la revisión deberá informar a la AAC competente lo antes posible, y en todo caso

dentro de un plazo de 72 horas desde el momento en que identifique la razón por la cual la revisión de aeronavegabilidad es inconclusa.

(n) No se emitirá el ARC hasta que todas las observaciones o hallazgos hayan sido solucionados.

121.1170 Validez del ARC

(a) Un ARC pierde su validez si:

(1) Es suspendido o revocado.

(2) El certificado de aeronavegabilidad es suspendido o revocado.

(3) La aeronave ya no está registrada en el Estado de matrícula.

(4) El certificado de tipo bajo el cual se emitió el certificado de aeronavegabilidad es suspendido o revocado.

(b) Una aeronave no debe volar si el certificado de aeronavegabilidad es inválido o si:

(1) El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave o de cualquier componente instalado en ella no cumple con los requisitos de este reglamento.

(2) La aeronave no permanece en conformidad con el diseño de tipo.

(3) La aeronave ha sido operada fuera de los límites del manual de vuelo aprobado o del certificado de aeronavegabilidad, sin que se hayan tomado las medidas adecuadas.

(4) La aeronave ha estado involucrada en un accidente o incidente que afecta su aeronavegabilidad, sin que se haya llevado a cabo la acción necesaria para restaurarla.

(5) Se ha realizado una modificación o reparación que no cumple con el LAR 21, Capítulo N.

(c) En caso de renuncia o revocación, el ARC deberá ser devuelto a la AAC.

121.1175 Revisión de aeronavegabilidad de aeronaves importadas

(a) Al importar una aeronave el solicitante deberá:

(1) Solicitar a la AAC del Estado de matrícula la emisión de un nuevo certificado de aeronavegabilidad conforme al LAR 21.

(2) Para aeronaves que no sean nuevas, realizar una revisión de aeronavegabilidad conforme 121.1165.

(3) Asegurar que todas las tareas de mantenimiento se han realizado para cumplir con el programa de mantenimiento aprobado.

(b) Una vez verificado que la aeronave cumple con los requisitos aplicables, la CAMO que realizó la revisión de aeronavegabilidad enviará una recomendación documentada a la AAC de matrícula.

- (c) El propietario de la aeronave deberá permitir el acceso a la aeronave para su inspección por parte de la AAC del Estado de matrícula.
- (d) El solicitante debe demostrar el cumplimiento de los requisitos del LAR 21, Capítulo H, a satisfacción de la AAC del Estado de matrícula, como condición para la emisión del certificado de aeronavegabilidad.
- (e) La AAC del Estado de matrícula también podrá aceptar el ARC, el cual será válido por 1 año, salvo que la AAC decida reducir su período de validez por razones de seguridad operacional.

121.1180 Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)

Se emite un ARC de conformidad con el formulario LAR 121-001 del Apéndice U tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad. El ARC tendrá una validez de 1 año.

Apéndice S Manual de control de mantenimiento (MCM)

...

- (s) Cuando se utilicen EFB, procedimientos para gestionar los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo, incluida su interacción con los sistemas del avión, cuando corresponda, de conformidad con la Sección 121.1010(c)(1)(i). Estos procedimientos deben identificar las responsabilidades y la coordinación con los procedimientos de gestión de las funciones EFB, incluidas las bases de datos, establecidos de conformidad con la Sección 121.1010(c)(1)(iv).
- (t) Personal de revisión de aeronavegabilidad (ARS)
 - (1) Para llevar a cabo revisiones de aeronavegabilidad el explotador deberá contar con personal de revisión de aeronavegabilidad adecuado para emitir ARC o recomendaciones para las aeronaves específicas para las cuales está aprobado para emitir el certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC), y siempre que cuente con un procedimiento dentro del MCM, el personal de revisión de aeronavegabilidad deberá contar con:
 - (i) Al menos 5 años de experiencia en el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
 - (ii) Una licencia apropiada conforme al LAR 65, o un título aeronáutico, o un equivalente nacional.
 - (iii) Un cargo dentro de la organización aprobada con responsabilidades adecuadas.
 - (2) El ARS designado por el explotador solo podrá recibir una autorización cuando haya sido formalmente aceptado por la AAC, tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad realizada bajo la supervisión del ARS, de acuerdo con un procedimiento aprobado en el MCM.
 - (3) La organización debe garantizar que el ARS del explotador pueda demostrar experiencia reciente adecuada en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
 - (4) El ARS debe ser identificado mediante la inclusión de cada persona en el MCM, junto con su referencia de autorización para la revisión de aeronavegabilidad.
 - (5) El Explotador deberá mantener un registro de todo el ARS, el cual incluirá detalles de cualquier cualificación apropiada que posean, junto con un resumen de la experiencia

relevante en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad e instrucción, y una copia de la autorización. Este registro deberá conservarse hasta dos años después de que el ARS haya dejado la empresa.

Apéndice U Certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC)

ESTADO DEL SRVSOP

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (ARC)

Referencia del ARC:

De conformidad con el Reglamento LAR 121, la [AUTORIDAD DEL SRVSOP] certifica por la presente que la siguiente aeronave:

Fabricante de aeronaves:

Designación del fabricante:

Matrícula de la aeronave:

Número de serie de la aeronave:

se considera aeronavegable en el momento de la revisión.

Fecha de emisión: ____ Fecha de expiración: ____

Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: ____

Firmado: ____ Autorización n.º: ____

Primera extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito 121 aplicable al ARC del durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable.

Fecha de emisión: ____ Fecha de expiración: ____

Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: ____

Firmado: ____ Autorización n.º: ____

Nombre de la compañía: Referencia de la aprobación: ____

Segunda extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito 121 aplicable al ARC del durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable.

Fecha de emisión: Fecha de expiración: ____

Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: ____

Firmado: Autorización n.º: ____

Nombre de la compañía: Referencia de la aprobación: ____

...

Propuesta de enmienda del LAR 135

Capítulo A — Generalidades

135.001 Definiciones, abreviaturas y símbolos

- (a) Definiciones. Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento:

...

Componente de aeronave. Todo equipo, instrumento, incluyendo motor-y, hélice, rotor o parte de una aeronave o partes para una reparación o modificación.

...

Modificación. Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor-e, hélice o rotor

...

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

135.1415 Programa de mantenimiento

- (a) El explotador debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información:

...

- (7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. El contenido del programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice I. Asimismo, el programa debe incluir, cuando corresponda, los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo, incluida su interacción con los sistemas del avión, de conformidad con la Sección 135.585(c)(1)(i).

...

135.1425 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

- (a) El explotador debe contratar una CAMO aprobada o disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con el fin de:

...

- (f) El explotador a través de su departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad o de una CAMO contratada debe:

...

- (g) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o una CAMO contratada debe asegurar que la aeronave sea mantenida por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos.
- (h) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o una CAMO contratada debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente:
...
- (i) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad o una CAMO contratada 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 medidas resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.

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 del explotador o de una CAMO contratada y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice N del presente reglamento.
...

135.1435 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves

- (a) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o una CAMO contratada debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido:
...

135.1450 Informe de la condición de la aeronavegabilidad

- (c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o una CAMO contratada debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física de la aeronave, mediante la cual se garantiza que:
...

135.1465 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos

- (a) El explotador debe informar a la ACG-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 o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación 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.

...

- (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~~ de la aeronave.

...

135.1470 Revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave

- (a) Para garantizar la validez del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, se debe llevar a cabo periódicamente una revisión de aeronavegabilidad de la aeronave y de sus registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esta revisión puede ser comprobada por un Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC) conforme este reglamento o conforme el LAR CAMO.
- (b) Una aeronave en un entorno controlado es aquella que, durante los últimos 12 meses:
- (1) Ha tenido su aeronavegabilidad gestionada de forma continua por una única CAMO o por el personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador.
 - (2) Ha sido mantenida por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) conforme reglamento LAR 145.
- (c) Para todas las aeronaves utilizadas por explotadores que operen bajo este reglamento, la organización mencionada en el punto (b)(1) que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad podrá, cumpliendo con el punto (j) de este párrafo:
- (1) Emitir un ARC conforme a este párrafo.
 - (2) Extender hasta dos veces la validez del ARC que haya emitido, por un período de 1 año en cada ocasión, siempre que la aeronave haya permanecido en un entorno controlado.
- (d) Excepcionalmente, en desviación ítem del punto (c)(2), para aeronaves que se encuentren en un entorno controlado, la organización mencionada en el punto (b)(1), que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, podrá, cumpliendo con los párrafos (j) y (k) de este párrafo extender hasta dos veces la validez de un ARC emitido por la CAMO o por otra CAMO, por un período de 1 año en cada ocasión.
- (e) No se emitirá ni se extenderá un ARC si existen evidencias o indicios de que la aeronave no está en condición aeronavegable.
- (f) La revisión de aeronavegabilidad de la aeronave deberá incluir un análisis completo y documentado de los registros de la aeronave, estableciendo que se han cumplido los siguientes requisitos:
- (1) Las horas de vuelo de la aeronave, motor y hélice, así como los ciclos de vuelo asociados, han sido correctamente registrados.
 - (2) El manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el estado de revisión más reciente.
 - (3) Se ha realizado todo el mantenimiento requerido en la aeronave conforme al programa de mantenimiento aprobado (MP).

- (4) Cualquier defecto en la aeronave que ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá ser rectificado antes del vuelo siguiente o cuando corresponda han sido diferidos de acuerdo con la MEL.
- (5) Se han aplicado y registrado correctamente todas las directrices de aeronavegabilidad (ADs) aplicables u otra documentación obligatoria emitida por el Estado de diseño.
- (6) Se han registrado todas las modificaciones y reparaciones aplicadas a la aeronave y cumplen con el LAR 21 Capítulo N.
- (7) Todos los componentes con vida útil limitada (LLP) y los componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO) en la aeronave están debidamente identificados, registrados y no han superado su límite.
- (8) Todo el mantenimiento se ha realizado en una OMA LAR 145.
- (9) La declaración de masa y balance refleja la configuración actual de la aeronave y es válida.
- (10) La aeronave cumple con la última revisión de su diseño de tipo aprobado por la AAC del Estado de diseño.
- (11) Si es requerido, la aeronave posee un certificado de homologación de ruido.
- (g) La revisión de aeronavegabilidad de la aeronave deberá incluir una inspección física de la misma. Para esta inspección, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad que no esté debidamente cualificado conforme al LAR 65 deberá ser asistido por personal que sí posea dicha cualificación.
- (h) A través de la inspección física de la aeronave, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad deberá asegurarse de que:
 - (1) Todas las marcas y placas de identificación requeridas están correctamente instaladas.
 - (2) La aeronave cumple con su manual de vuelo aprobado.
 - (3) La configuración de la aeronave concuerda con la documentación aprobada.
 - (4) No se detectan defectos evidentes que no hayan sido corregidos.
 - (5) No existen discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros mencionada en el punto (k).
- (i) Excepcionalmente, en desviación del punto (a), la revisión de aeronavegabilidad podrá anticiparse hasta un máximo de 90 días sin perder la continuidad del patrón de revisión de aeronavegabilidad, con el fin de permitir que la inspección física se realice durante una verificación de mantenimiento.
- (j) El certificado de revisión de aeronavegabilidad formulario LAR 135-001 mencionado en el Apéndice P solo podrán ser emitidos:
 - (1) Por personal autorizado de revisión de aeronavegabilidad en representación del explotador.

- (2) Si la revisión de aeronavegabilidad ha sido terminada y con resultado satisfactorio.
- (k) Se deberá enviar una copia de cualquier certificado de revisión de aeronavegabilidad emitido o extendido para una aeronave al a la AAC del Estado del explotador y/o de matrícula, de la aeronave, cuando sea diferente al Estado del explotador, en un plazo máximo de 10 días.
- (l) No se permitirá la subcontratación de tareas de revisión de aeronavegabilidad.
- (m) Si el resultado de la revisión de aeronavegabilidad no es concluyente, la organización que haya llevado a cabo la revisión deberá informar a la AAC competente lo antes posible, y en todo caso dentro de un plazo de 72 horas desde el momento en que identifique la razón por la cual la revisión de aeronavegabilidad es inconclusa.
- (n) No se emitirá el ARC hasta que todas las observaciones o hallazgos hayan sido solucionados.

135.1475 Validez del ARC

- (a) Un ARC pierde su validez si:
 - (1) Es suspendido o revocado.
 - (2) El certificado de aeronavegabilidad es suspendido o revocado.
 - (3) La aeronave ya no está registrada en el Estado de matrícula.
 - (4) El certificado de tipo bajo el cual se emitió el certificado de aeronavegabilidad es suspendido o revocado.
- (b) Una aeronave no debe volar si el certificado de aeronavegabilidad es inválido o si:
 - (1) El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave o de cualquier componente instalado en ella no cumple con los requisitos de este reglamento.
 - (2) La aeronave no permanece en conformidad con el diseño de tipo.
 - (3) La aeronave ha sido operada fuera de los límites del manual de vuelo aprobado o del certificado de aeronavegabilidad, sin que se hayan tomado las medidas adecuadas.
 - (4) La aeronave ha estado involucrada en un accidente o incidente que afecta su aeronavegabilidad, sin que se haya llevado a cabo la acción necesaria para restaurarla.
 - (5) Se ha realizado una modificación o reparación que no cumple con el LAR 21, Capítulo N.
- (c) En caso de renuncia o revocación, el ARC deberá ser devuelto a la AAC.

135.1480 Revisión de aeronavegabilidad de aeronaves importadas

- (a) Al importar una aeronave el solicitante deberá:
 - (1) Solicitar a la AAC del Estado de matrícula la emisión de un nuevo certificado de aeronavegabilidad conforme al LAR 21.

- (2) Para aeronaves que no sean nuevas, realizar una revisión de aeronavegabilidad conforme 135.1470.
- (3) Asegurar que todas las tareas de mantenimiento se han realizado para cumplir con el programa de mantenimiento aprobado.
- (b) Una vez verificado que la aeronave cumple con los requisitos aplicables, la CAMO que realizó la revisión de aeronavegabilidad enviará una recomendación documentada a la AAC de matrícula.
- (c) El propietario de la aeronave deberá permitir el acceso a la aeronave para su inspección por parte de la AAC del Estado de matrícula.
- (d) El solicitante debe demostrar el cumplimiento de los requisitos del LAR 21, Capítulo H, a satisfacción de la AAC del Estado de matrícula, como condición para la emisión del certificado de aeronavegabilidad.
- (e) La AAC del Estado de matrícula también podrá aceptar el ARC, el cual será válido por 1 año, salvo que la AAC decida reducir su período de validez por razones de seguridad operacional.

135.1485 Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)

Se emite un ARC de conformidad con el formulario LAR 135-001 del Apéndice P tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad. El ARC tendrá una validez de 1 año.

Apéndice N Manual de control de mantenimiento (MCM)

...

- (s) Cuando se utilicen EFB, procedimientos para gestionar los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo, incluida su interacción con los sistemas del avión, cuando corresponda, de conformidad con la Sección 135.585(c)(1)(i). Estos procedimientos deben identificar las responsabilidades y la coordinación con los procedimientos de gestión de las funciones EFB, incluidas las bases de datos, establecidos de conformidad con la Sección 135.585(c)(1)(iv).
- (t) Personal de revisión de aeronavegabilidad (ARS)
 - (1) Para llevar a cabo revisiones de aeronavegabilidad el explotador deberá contar con personal de revisión de aeronavegabilidad adecuado para emitir ARC o recomendaciones para las aeronaves específicas para las cuales está aprobado para emitir el certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC), y siempre que cuente con un procedimiento dentro del MCM, el personal de revisión de aeronavegabilidad deberá contar con:
 - (i) Al menos 5 años de experiencia en el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
 - (ii) Una licencia apropiada conforme al LAR 65, o un título aeronáutico, o un equivalente nacional.
 - (iii) Un cargo dentro de la organización aprobada con responsabilidades adecuadas.

- (2) El ARS designado por el explotador solo podrá recibir una autorización cuando haya sido formalmente aceptado por la AAC, tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad realizada bajo la supervisión del ARS, de acuerdo con un procedimiento aprobado en el MCM.
- (3) La organización debe garantizar que el ARS del explotador pueda demostrar experiencia reciente adecuada en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (4) El ARS debe ser identificado mediante la inclusión de cada persona en el MCM, junto con su referencia de autorización para la revisión de aeronavegabilidad.
- (5) El Explotador deberá mantener un registro de todo el ARS, el cual incluirá detalles de cualquier cualificación apropiada que posean, junto con un resumen de la experiencia relevante en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad e instrucción, y una copia de la autorización. Este registro deberá conservarse hasta dos años después de que el ARS haya dejado la empresa.

...

Apéndice P Certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC)

ESTADO DEL SRVSOP

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (ARC)

Referencia del ARC:

De conformidad con el Reglamento LAR 135, la [AUTORIDAD DEL SRVSOP] certifica por la presente que la siguiente aeronave:

Fabricante de aeronaves: ____

Designación del fabricante: ____

Matrícula de la aeronave: ____

Número de serie de la aeronave: ____

se considera aeronavegable en el momento de la revisión. ____

Fecha de emisión: ____ Fecha de expiración: ____

Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: ____

Firmado: ____ Autorización n.º: ____

Primera extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito 135 aplicable al ARC durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable.

Fecha de emisión: ____ Fecha de expiración: ____

Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: ____

Firmado: ____ Autorización n.º: ____

Nombre de la compañía: ____ Referencia de la aprobación: ____

Segunda extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito 135 aplicable al ARC durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable.

Fecha de emisión: ____ Fecha de expiración: ____

Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: ____

Firmado: ____ Autorización n.º: ____

Nombre de la compañía: ____ Referencia de la aprobación: ____