

Proyecto Regional RLA/99/901

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Vigésima Segunda Reunión Extraordinaria del Panel de Expertos en Operaciones - Virtual
(Lima, Perú, 13 de noviembre de 2026)

Asunto 1: Otros asuntos – Oportunidad de mejora de los capítulos aplicables a la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del LAR 121 y 135

(Nota informativa presentada por el Comité Técnico)

Resumen
Esta nota informativa presenta el trabajo desarrollado en la RPEA/22 sobre los requisitos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del Capítulo I del LAR 121 y del Capítulo J del LAR 135. Describe las revisiones propuestas, su relación con el LAR CAMO y el resultado de la consulta a los Estados, para conocimiento de la Reunión y continuidad del proceso de actualización reglamentaria.
Referencias
• Informe de la RPEA/22 • Carta LT 20/1 – SA513-2026 del 18 de julio de 2026

1. Antecedentes

1.1. Durante la Vigésima Segunda Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (RPEA/22), celebrada en Lima, Perú, del 24 al 26 de septiembre de 2025, se examinó, bajo el Asunto 4, la revisión del Capítulo I del LAR 121 y del Capítulo J del LAR 135 en relación con las organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO).

1.2. Posteriormente, mediante la carta LT 20/1 – SA513-2026 del 18 de julio de 2026, se remitió a los Estados la propuesta de enmienda de dichos capítulos para su consideración, con fecha de respuesta no más tarde del 28 de agosto de 2026. Dentro del plazo comunicado no se recibieron comentarios ni observaciones.

2. Análisis

2.1. Durante la RPEA/22 se examinaron los requisitos de control y mantenimiento de la aeronavegabilidad de los LAR 121 y 135 y su relación con el LAR CAMO. Luego del debate, se acordó concentrar las revisiones en los siguientes aspectos:

- a) Precisar el alcance de los requisitos aplicables al explotador y, cuando corresponda, a las actividades de gestión contratadas con una CAMO aprobada.
- b) Se enfatizó que el explotador puede cumplir directamente o contratar actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO aprobada, pero la responsabilidad primaria siempre permanece en el explotador.

- c) Precisar que la gestión puede realizarse con personal propio o mediante una CAMO contratada, sin alterar los requisitos aplicables a la ejecución del mantenimiento por una OMA conforme al LAR 145.

2.2. Asimismo, se propuso explicitar en las secciones 121.1110 y 135.1410 que cada explotador es responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de sus aeronaves. Esta precisión refuerza la identificación del responsable, incluso cuando se contratan actividades de gestión con una CAMO.

2.3. También se examinó la responsabilidad del explotador cuando contrata una CAMO. Se coincidió en que el explotador mantiene su responsabilidad ante la AAC. Durante el debate se planteó, además, la necesidad de precisar las responsabilidades regulatorias de la CAMO como organización certificada; este planteamiento debe distinguirse de los acuerdos recogidos en la propuesta de enmienda.

2.4. Se presentó, además, una propuesta de enmienda a las secciones 121.1150 y 135.1450 para contemplar el certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC), conforme al LAR CAMO, como alternativa al informe de la condición de aeronavegabilidad.

2.5. Esta propuesta busca coordinar los requisitos de los LAR 121 y 135 con el LAR CAMO y evitar duplicidad documental. La utilización del ARC como alternativa al informe estaría sujeta a los requisitos aplicables, a las atribuciones aprobadas de la organización que lo emite y a las condiciones establecidas por las autoridades competentes.

2.6. La propuesta examinada en la RPEA/22 quedó pendiente de incorporación en la Enmienda 17 del LAR 121 y en la Enmienda 16 del LAR 135. Mediante la carta LT 20/1 – SA513-2026 del 18 de julio de 2026, el Coordinador General del SRVSOP la remitió a los Estados para continuar el procedimiento regional de consulta.

2.7. En el marco de la Tercera Ronda de Consulta de la Estrategia de Desarrollo, Armonización y Adopción de los LAR, se solicitó a los Estados remitir a la Coordinación General del SRVSOP su aceptación expresa o los comentarios técnicos que estimaran pertinentes, en lo posible, no más tarde del 28 de agosto de 2026.

2.8. A la fecha de elaboración de esta nota informativa no se habían recibido comentarios ni observaciones de los Estados a la propuesta remitida.

2.9. En el **Adjunto A** se presenta la propuesta de enmienda a los LAR 121 y 135. Antes de continuar su incorporación, corresponde verificar su concordancia con el texto acordado en la RPEA/22 y remitido a consulta, en particular las alternativas de declaración y aprobación del programa de mantenimiento incluidas en la sección 121.1115 y su relación con el procedimiento de aprobación indirecta.

3. Conclusiones

3.1. La propuesta de enmienda al Capítulo I del LAR 121 y al Capítulo J del LAR 135 recoge el trabajo técnico desarrollado por los expertos en aeronavegabilidad durante la RPEA/22 para precisar los requisitos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y su relación con el LAR CAMO.

3.2. La propuesta fue sometida a consulta de los Estados sin recibirse comentarios ni observaciones dentro del plazo comunicado. Este trabajo constituye el antecedente técnico para que las instancias competentes determinen las acciones correspondientes y den continuidad al proceso de actualización reglamentaria.

4. Acción sugerida

4.1. Se invita a la Reunión a tomar nota del trabajo desarrollado por los expertos en aeronavegabilidad durante la RPEA/22 y a promover, mediante la coordinación entre las áreas de aeronavegabilidad y operaciones, la incorporación de las revisiones contenidas en el Adjunto A en el Capítulo I del LAR 121 y el Capítulo J del LAR 135, conforme al procedimiento de actualización del conjunto LAR.

—FIN—

Adjunto A

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

LAR 121**Capítulo I: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión****121.1105 Aplicación**

- (a) Este capítulo prescribe los requisitos de mantenimiento, y control y gestión de la aeronavegabilidad que un explotador o una CAMO, deben cumplir para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los aviones bajo su control del explotador.
- (b) Las tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad descritas en el presente Capítulo, podrán ser realizadas con personal propio del explotador o a través del contrato suscrito con una CAMO debidamente aprobada de acuerdo con lo establecido en el LAR CAMO.

121.1110 Responsabilidad de la aeronavegabilidad

- (a) Cada explotador es responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de sus aeronaves, para lo cual se asegurará de conformidad con procedimientos aceptables por el Estado de matrícula, que:
 - (1) cada avión, y componentes de aeronave se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;
 - (2) se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad del avión y componentes de aeronave;
 - (3) el equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en estado de funcionamiento;
 - (4) el mantenimiento y la conformidad de mantenimiento y componentes de aeronave sea ejecutado por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) de acuerdo al LAR 145;
 - (5) se ejecute el mantenimiento a sus aviones y componentes de aeronave en conformidad con el correspondiente programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con el manual de control de mantenimiento (MCM) y las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICAs) actualizadas;
 - (6) se dé cumplimiento del análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula;
 - (7) se dé cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad aplicables u otros requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de diseño y cualquier otro requisito de mantenimiento de la aeronavegabilidad descrita como obligatorio por la AAC del Estado de matrícula;
 - (8) se obtenga y evalúe la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones emitidas por el Estado de diseño (boletines de servicio, alertas, etc.);
 - (9) este válido y vigente el certificado de aeronavegabilidad de cada uno de sus aviones operados; y
 - (10) todas las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad que el Estado de matrícula considere aceptables.

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:
 - (1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta utilización prevista del avión;
 - (2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda;
 - (3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los Párrafos (a) (1) y (a) (2) de esta sección;
 - (4) una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;

- (5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores del avión;
 - (6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y
 - (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.
- (b) El programa de mantenimiento y cualquier enmienda posterior debe ser, alternativamente
- (1) Cuando es declarada por el explotador debe contener una declaración firmada por el Director de mantenimiento en donde se establece que el programa de mantenimiento corresponde a la matrícula específica de la aeronave y que asume total responsabilidad por su contenido, y en particular de cualquier desvío respecto a las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICA).
 - (2) Aprobados por la CAMO responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.
- (c) El programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por la AAC del Estado de diseño.
- (d) El programa de mantenimiento debe desarrollarse basándose en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño de tipo y la experiencia del explotador.
- (e) El explotador en el diseño y aplicación de su programa de mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos.
- (f) Cuando el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave sea gestionado por una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada (CAMO) con arreglo al reglamento CAMO, el programa de mantenimiento de la aeronave y sus enmiendas podrán aprobarse mediante un procedimiento de aprobación indirecto.
- (i) En tal caso, el procedimiento de aprobación indirecto será establecido por la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad en el CAME, y será aprobado por la AAC responsable de dicha organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
 - (ii) La organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad no empleará el procedimiento de aprobación indirecto si no está sometida a la supervisión de la AAC del Estado de matrícula que es la que aprueba el programa de mantenimiento del explotador de servicios aéreo.
- (g) El explotador debe enviar prontamente copia de todas las enmiendas introducidas en el programa de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido dicho programa.

121.1150 Informe de la condición de la aeronavegabilidad

- (a) El explotador debe preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada avión o un certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC), de acuerdo al LAR CAMO.
- (b) El informe o ARC indicado en el Párrafo (a) de esta sección debe ser preparado y estar disponible en el plazo, formato y contenido establecido por la AAC del Estado de matrícula o por el Estado del explotador cuando se requiera.
- (c) Para preparar el informe o ARC 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:
 - (1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;
 - (2) la configuración del avión cumple la documentación aprobada;
 - (3) no se encuentran defectos evidentes; y

- (4) no se encuentran discrepancias entre el avión y la revisión documentada de los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (d) El explotador no debe operar un avión si el informe no es concluyente o es insatisfactorio con respecto a la condición de aeronavegabilidad del avión

LAR 135**Capítulo J: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave****135.1405 Aplicación**

- (a) Este capítulo prescribe los requisitos de mantenimiento, y control y gestión de la aeronavegabilidad que un explotador o una CAMO, deben cumplir para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los aviones bajo su el control del explotador.
- (b) Las tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad descritas en el presente Capítulo, podrán ser realizadas con personal propio del explotador o a través del contrato suscrito con una CAMO debidamente aprobada de acuerdo con lo establecido en el LAR CAMO.

135.1410 Responsabilidades del explotador respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad

- (a) Cada explotador es responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de sus aeronaves, para lo cual se asegurará de conformidad con procedimientos aceptables por el Estado de matrícula, que:
 - (1) cada aeronave y componente de aeronave se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;
 - (2) se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave y componente de aeronave;
 - (3) el equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en estado de funcionamiento;
 - (4) el mantenimiento y la conformidad de mantenimiento y componente de aeronave sea ejecutado por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) de acuerdo al LAR 145;
 - (5) se ejecute el mantenimiento a sus aviones y componentes de aeronave en conformidad con el correspondiente programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con el manual de control de mantenimiento (MCM) y las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICAs) actualizadas;
 - (6) se dé cumplimiento al análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula;
 - (7) se dé cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad aplicables u otros requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de diseño y cualquier otro requisito de mantenimiento de la aeronavegabilidad descrita como obligatorio por la AAC del Estado de matrícula;
 - (8) se obtenga y evalúe la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones emitidas por el Estado de diseño (boletines de servicio, alertas, etc.);
 - (9) este válido y vigente del certificado de aeronavegabilidad de cada una de sus aeronaves operadas y
 - (10) todas las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad que el Estado de matrícula considere aceptables.

135.1415 Programa de mantenimiento

- (a) El explotador debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información:
 - (1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta utilización prevista de la aeronave;
 - (2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda;
 - (3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los Párrafos (a) (1) y (a) (2) de

esta sección;

- (4) una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;
 - (5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores de la aeronave;
 - (6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y
 - (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.
- (b) El programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por la AAC del Estado de diseño.
 - (c) El programa de mantenimiento debe desarrollarse basándose en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño de tipo y la experiencia del explotador.
 - (d) El explotador en el diseño y aplicación de su programa de mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos.
 - (e) Cuando el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave sea gestionado por una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada (CAMO) con arreglo al reglamento CAMO, el programa de mantenimiento de la aeronave y sus enmiendas podrán aprobarse mediante un procedimiento de aprobación indirecto.
 - (i) En tal caso, el procedimiento de aprobación indirecto será establecido por la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad como elemento de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, y será aprobado por la AAC responsable de dicha organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
 - (ii) La organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad no empleará el procedimiento de aprobación indirecto si no está sometida a la supervisión de la AAC del Estado de matrícula que es la que aprueba el programa de mantenimiento del explotador de servicios aéreo.
 - (f) El explotador debe enviar prontamente copia de todas las enmiendas introducidas en el programa de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido dicho programa.

135.1450 Informe de la condición de la aeronavegabilidad

- (a) El explotador debe preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada aeronave o un certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC), de acuerdo al LAR CAMO.
- (b) El informe o ARC indicado en el Párrafo (a) de esta sección debe ser preparado y estar disponible en el plazo, formato y contenido establecido por la AAC del Estado de matrícula o por el Estado del explotador cuando se requiera.
- (c) Para preparar el informe o ARC 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:
 - (1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;
 - (2) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;
 - (3) no se encuentran defectos evidentes; y
 - (4) no se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (d) El explotador no debe operar una aeronave si el informe no es concluyente o es insatisfactorio con

respecto a la condición de aeronavegabilidad de la aeronave
