

Proyecto Regional RLA/99/901

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

22ª Reunión Extraordinaria del Panel de Expertos en Operaciones - Virtual
(Lima, Perú, 13 de noviembre 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 Comité Técnico del SRVSOP)

Resumen

Esta nota de estudio presenta las propuestas de enmienda de los LAR 91, 121 y 135 aceptadas por la RPEA/23 para su examen por el Panel de Expertos en Operaciones en los aspectos comprendidos dentro de sus competencias. Las propuestas comprenden definiciones y requisitos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad; la incorporación del ARC fue diferida.

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 — Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
- Doc. 10020 — Manual de maletines de vuelo electrónicos (EFB)
- Doc. 9760 — Manual de aeronavegabilidad.
- Informe de la RPEA/23

1. Antecedentes

1.1 Durante la Vigésima Tercera Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (RPEA/23), celebrada del 5 al 9 de octubre de 2026, se examinó la Nota de Estudio NE/01, presentada por el experto en aeronavegabilidad de Brasil. La nota abordó oportunidades de mejora de los Capítulos A y de los requisitos sobre gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de los LAR 91, 121 y 135, relacionadas con el término “rotor”, la articulación con el LAR CAMO, el mantenimiento de los maletines de vuelo electrónicos (EFB) y la precisión terminológica y de redacción.

2. Análisis

2.1 Durante la RPEA/23 se aceptaron por consenso las propuestas de enmienda de los LAR 91, 121 y 135. Esta nota las presenta al Panel de Expertos en Operaciones para que examine los aspectos comprendidos dentro de sus competencias, particularmente los relacionados con las responsabilidades del explotador. Las disposiciones sobre el ARC cuya incorporación se difirió no forman parte de las propuestas sometidas a consideración.

2.2 Durante la revisión de la propuesta de mejora, los expertos contrastaron las justificaciones con el alcance de cada reglamento, se consultaron las disposiciones pertinentes de los Anexos y se reformularon los puntos que podían generar dudas de aplicación. Los resultados de ese trabajo se registraron en la matriz de revisión, diferenciando los cambios aceptados, los textos conservados y las propuestas cuya incorporación se difirió. Los resultados constan en el informe de la RPEA/23 y en las conclusiones RPEA 23/01, 23/02 y 23/03.

2.3 En relación con las definiciones, se examinó la incorporación del término “rotor” en las definiciones de componente de aeronave y modificación, con fundamento en las disposiciones del Anexo 6 consideradas durante la revisión. Asimismo, la Reunión consideró que la inclusión del término “rotor” contribuye a mantener la coherencia de los LAR 91 y 135 con las Partes II y III del Anexo 6.

2.4 Los expertos también incluyeron la definición de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad en el Capítulo A – Definiciones.

2.5 Seguidamente, se examinó la propuesta sobre EFB. La nota había identificado que los programas de mantenimiento y el contenido mínimo de los MCM no expresaban de manera suficiente los aspectos de mantenimiento del equipo y de su soporte físico de instalación conexo. Luego de alguna mejora al requisito, su inclusión fue aprobada por consenso.

2.6 Por otra parte, se propuso reconocer en los LAR 121 y 135 la contratación de actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con una CAMO. Se debatieron dos enfoques: modificar el literal que exige al explotador disponer de un departamento de gestión, o mantener esa obligación e incorporar un literal específico sobre contratación. Se revisó también si era necesario mencionar a la CAMO en cada uno de los requisitos posteriores. La discusión se concentró en permitir la contratación dentro de las atribuciones aprobadas de la organización, sin que esa opción pudiera interpretarse como una liberación de las responsabilidades del explotador.

2.7 Como resultado de esta revisión, se mantuvo la obligación del explotador de disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y se aceptó un nuevo literal (j) en las secciones 121.1125 y 135.1425, cuyo texto figura en el Apéndice B. Este literal permite contratar actividades con una CAMO certificada, dentro de sus atribuciones aprobadas, y hace aplicables a esas actividades las disposiciones del capítulo relativas al departamento de gestión y a su personal, sin eximir al explotador de sus responsabilidades. Por ello, se retiraron las menciones

reiteradas a la CAMO en otros requisitos. Se preserva así la distinción entre la gestión contratada a una CAMO y la ejecución del mantenimiento por una OMA.

2.8 Asimismo, al examinar los requisitos del MCM, se corroboró la necesidad de mencionar al personal de la CAMO contratada, cuando correspondiera, entre sus destinatarios en las secciones 121.1130 y 135.1430. A diferencia de las reiteraciones retiradas de otros requisitos, esta mención se mantuvo porque identifica al personal que debe utilizar el manual del explotador como referencia para desarrollar las actividades contratadas. Se debatió la ubicación de la CAMO respecto de la OMA en la enumeración y se conservó la propuesta que vincula primero al personal de gestión del explotador y de la CAMO, seguido de los demás destinatarios. Durante el intercambio se revisaron las referencias al contenido del MCM del Anexo 6 y las orientaciones del doc. 9760, distinguiendo su finalidad de control de las tareas que ejecuta la OMA.

2.9 En lo relativo a los informes sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos, se confirmó la necesidad de corregir “ACC” por “AAC” y sustituir “avión” por “aeronave” en las secciones 91.1140 y 135.1465.

2.10 En contraste con los cambios anteriores, la propuesta de incorporar el certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC) requirió reconsiderar el alcance de la enmienda. La NE/01 había planteado nuevas disposiciones sobre revisión periódica, entorno controlado, validez del ARC, aeronaves importadas, personal de revisión de aeronavegabilidad y formularios. El relator explicó que estas disposiciones buscaban articular los LAR 121 y 135 con el LAR CAMO y examinó la posibilidad de sustituir el informe de condición de aeronavegabilidad por el ARC. En la reunión se identificó que reconocer atribuciones para emitir un ARC no resuelve, por sí mismo, la relación con el informe que los reglamentos operacionales ya exigen al explotador.

2.11 En atención a la necesidad de resolver la relación entre el ARC y el informe de condición de aeronavegabilidad, la reunión convino en mantener las secciones 121.1150 y 135.1450 relativas al informe de la condición de la aeronavegabilidad y en diferir la incorporación de las nuevas secciones 121.1165, 121.1170, 121.1175 y 121.1180, así como sus equivalentes 135.1470, 135.1475, 135.1480 y 135.1485. También se retiraron de esta propuesta los requisitos del MCM sobre personal de revisión de aeronavegabilidad y los nuevos Apéndices U del LAR 121 y P del LAR 135 para los formularios ARC. Esta decisión preserva el mecanismo vigente de información sobre la condición de la aeronavegabilidad mientras se resuelve su relación con el ARC; no supone rechazar el modelo previsto en el LAR CAMO ni considerar equivalentes ambos instrumentos sin un análisis previo.

2.12 Como resultado de la revisión de los capítulos de los reglamentos LAR 91, 121 y 135 aplicables a la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, la reunión convino en adoptar por consenso la siguiente conclusión:

Conclusión RPEA 23/01 – ACEPTACIÓN DE LA ENMIENDA 18, SEGUNDA EDICIÓN DEL REGLAMENTO LAR 91

- a) Aceptar la Enmienda 18 del LAR 91 – Reglas de vuelo y operación general, Capítulo H – Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave considerando que fue revisada por el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad del SRVSOP y solicitar a la experta de operaciones del Comité Técnico del SRVSOP incluirlo en el LAR 91 para que el Coordinador General proceda a circular el LAR 91, Enmienda 18, cuyo texto se detalla en el Adjunto B, a esta parte del informe.
- b) Presentar para la aprobación de la JG del SRVSOP.

- c) Encargar al comité técnico la revisión de los MEI y MAC pertinentes de la CA-AIR-91-001 relacionados con los requisitos de esta enmienda del LAR 91.
- d) Encargar al Comité Técnico la revisión de los procedimientos pertinentes, si fueran aplicables, del MIA del SRVSOP relacionados con los requisitos de esta enmienda del LAR 91.

Conclusión RPEA 23/02 – ACEPTACIÓN DE LA ENMIENDA 17, SEGUNDA EDICIÓN DEL REGLAMENTO LAR 121

- a) Aceptar la Enmienda 17 del LAR 121 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares, Capítulo I – Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión considerando que fue revisada por el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad del SRVSOP y solicitar a la experta de operaciones del Comité Técnico del SRVSOP incluirlo en el LAR 121 para que el Coordinador General proceda a circular el LAR 121, Enmienda 17, cuyo texto se detalla en el Adjunto B, a esta parte del informe.
- b) Presentar para la aprobación de la JG del SRVSOP.
- c) Encargar al comité técnico la revisión de los MEI y MAC pertinentes de la CA-AIR-121001 relacionados con los requisitos de esta enmienda del LAR 121.
- d) Encargar al Comité Técnico la revisión de los procedimientos pertinentes, si fueran aplicables, del MIA del SRVSOP relacionados con los requisitos de esta enmienda del LAR 121.

Conclusión RPEA 23/03 – ACEPTACIÓN DE LA ENMIENDA 16, SEGUNDA EDICIÓN DEL REGLAMENTO LAR 135

- a) Aceptar la Enmienda 16 del LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares, Capítulo J – Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave considerando que fue revisada por el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad del SRVSOP y solicitar a la experta de operaciones del Comité Técnico del SRVSOP incluirlo en el LAR 135 para que el Coordinador General proceda a circular el LAR 135, Enmienda 16, cuyo texto se detalla en el Adjunto B, a esta parte del informe.
- b) Presentar para la aprobación de la JG del SRVSOP.
- c) Encargar al comité técnico la revisión de los MEI y MAC pertinentes de la CA-AIR-135-001 relacionados con los requisitos de esta enmienda del LAR 135.
- d) Encargar al Comité Técnico la revisión de los procedimientos pertinentes, si fueran aplicables, del MIA del SRVSOP relacionados con los requisitos de esta enmienda del LAR 135.

3. Conclusiones

3.1.1 La revisión realizada por la RPEA/23 permitió aceptar oportunidades de mejora de los LAR 91, 121 y 135 orientadas a fortalecer su precisión, su coherencia con los Anexos 6 y 8 de la OACI y su armonización con los reglamentos LAR aplicables.

3.1.2 Las propuestas aceptadas incluyen la incorporación del término “rotor” en las definiciones pertinentes de los LAR 91 y 135, así como la definición y abreviatura de CAMO en los LAR 121 y 135.

3.1.3 En relación con el LAR CAMO, se aceptaron disposiciones que permiten al explotador contratar actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con una CAMO certificada, dentro de sus atribuciones aprobadas, manteniendo sus responsabilidades reglamentarias. La incorporación del ARC se difirió hasta completar el análisis de su relación con los requisitos vigentes sobre el informe de condición de aeronavegabilidad y de los instrumentos necesarios para su implementación.

3.1.4 Respecto de los EFB, se aceptó incorporar en los programas de mantenimiento y en el contenido del MCM los requisitos y procedimientos relativos al mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo.

3.1.5 También se aceptaron correcciones terminológicas y de redacción, incluidas la sustitución de “ACC” por “AAC” y de “avión” por “aeronave” en los requisitos de notificación aplicables, sin modificar los plazos de presentación de los informes.

3.1.6 Las propuestas de enmienda aceptadas por la RPEA/23 se presentan en el **Apéndice A** para su consideración por el Panel de Expertos en Operaciones, en los aspectos comprendidos dentro de sus competencias.

3.1.7 En el **Apéndice B** se ha incluido los requisitos del LAR 91, 121 y 135 que fueron revisados en la RPEA/22 y en la RPEA/23.

3.1.8 Se invita a la Reunión para:

- a) Tomar nota de los resultados de la revisión de los LAR 91, 121 y 135 realizada por el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad durante la RPEA/22 y RPEA/23;
- b) Examinar las propuestas de enmienda presentadas en el **Apéndice B**, particularmente aquellas relacionadas con las responsabilidades del explotador en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad; y
- c) De considerarlas pertinentes, aceptar las propuestas de enmienda correspondientes para continuar con el proceso de aprobación establecido por el SRVSOP.

A-1

Apéndice 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

Propuesta de enmienda del LAR 91 Parte I**Reglas de vuelo y operación general****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-ø, 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;
y

- (8) ~~En forma oportuna, el explotador debe enviar a todos los organismos y personas que hayan recibido el programa de mantenimiento una copia de todas las enmiendas introducidas en dicho programa~~ cuando corresponda, los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo.

- (f) En forma oportuna, el explotador debe enviar a todos los organismos y personas que hayan recibido el programa de mantenimiento una copia de todas las enmiendas introducidas en dicho programa.

- ~~(g)~~ (g) El explotador de un avión o un helicóptero no podrá operar la aeronave en el espacio aéreo controlado bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) a menos que:

...

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.
- (b) ~~y que su~~ El contenido del MCM debe ~~incluya~~ incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice R.
- ~~(b)~~ (c) El MCM debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.
- ~~(e)~~ (d) El MCM y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.

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 ~~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 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.

Propuesta de enmienda del LAR 121

Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares

Capítulo A:

121.001 Generalidades Definiciones, abreviaturas y símbolos

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

.....

Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Entidad aprobada certificada por la AAC, responsable de gestionar y asegurar que las aeronaves bajo su control mantengan su aeronavegabilidad, mediante la planificación, supervisión y control de todas las actividades de mantenimiento requeridas conforme a la normativa aplicable.

.....

- (b) **Abreviaturas.** Las siguientes abreviaturas son de aplicación en este reglamento:

.....

CAMO Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

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; ~~cuando corresponda~~:

...

- (2) un programa de mantenimiento de integridad estructural; ~~cuando corresponda~~;

.....

- (5) ~~cuando corresponda~~, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores del avión;

.....

- (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; y

- (8) los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo.

....

121.1125 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

...

- (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~~ medidas resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.
- (j) El explotador podrá contratar actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO certificada conforme al LAR CAMO y dentro de sus atribuciones aprobadas. Las disposiciones de este capítulo relativas al departamento de gestión del mantenimiento del explotador y a su personal serán aplicables a las actividades contratadas, sin eximir al explotador de sus responsabilidades.

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, ~~de la CAMO contratada cuando sea 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.~~
- (b) El contenido del MCM debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice S del presente reglamento.
- ~~(b)~~ (c) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.
- ~~(e)~~ (d) Cada explotador debe proveer a la AAC del Estado del explotador y a la AAC del Estado de matrícula del avión, si es diferente a la AAC del explotador, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.
- ~~(e)~~ (e) El manual de control de mantenimiento, y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.

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.

Propuesta de enmienda del LAR 135**Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares****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-ø, hélice o rotor.

...

Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Entidad aprobada certificada por la AAC, responsable de gestionar y asegurar que las aeronaves bajo su control mantengan su aeronavegabilidad, mediante la planificación, supervisión y control de todas las actividades de mantenimiento requeridas conforme a la normativa aplicable.

.....

- b) Abreviaturas. Las siguientes abreviaturas son de aplicación en este reglamento:

...

CAMO Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

...

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 cuando corresponda:

...

- (2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, ~~cuando corresponda~~;

...

- (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 I; ~~y~~
- (8) los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo.

...

135.1425 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

(a)

...

- (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~~ medidas resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.
- (j) El explotador podrá contratar actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO certificada conforme al LAR CAMO y dentro de sus atribuciones aprobadas. Las disposiciones de este capítulo relativas al departamento de gestión del mantenimiento del explotador y a su personal serán aplicables a las actividades contratadas, sin eximir al explotador de sus responsabilidades.

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 cuando sea aplicable~~ 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.~~
- (b) El contenido del MCM debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice N del presente reglamento.
- ~~(b)~~ (c) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.
- ~~(e)~~ (d) Cada explotador debe proveer a la AAC del Estado del explotador y a la AAC del Estado de matrícula de la aeronave, si es diferente a la AAC del explotador, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.
- ~~(e)~~ (e) El explotador debe enviar inmediatamente copia de todas las enmiendas introducidas a su manual de control de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.
- ~~(e)~~ (f) El MCM y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.

135.1465 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos

- (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 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.

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.

— FIN —

- 9 -

Adjunto 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

LAR 91 Parte I

Reglas de vuelo y operación general

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, 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; y

- (8) ~~En forma oportuna, el explotador debe enviar a todos los organismos y personas que hayan recibido el programa de mantenimiento una copia de todas las enmiendas introducidas en dicho programa cuando corresponda, los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo.~~

- (f) En forma oportuna, el explotador debe enviar a todos los organismos y personas que hayan recibido el programa de mantenimiento una copia de todas las enmiendas introducidas en dicho programa.

- ~~(f)~~ (g) El explotador de un avión o un helicóptero no podrá operar la aeronave en el espacio aéreo controlado bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) a menos que:

...

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.

- (b) ~~y que su~~ El contenido del MCM debe ~~incluir~~ incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice R.

- (b) (c) El MCM debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.
- (e) (d) El MCM y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.

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.

LAR 121**Capítulo A: Generalidades****121.001 Definiciones, abreviaturas y símbolos**

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

.....

Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Entidad aprobada certificada por la AAC, responsable de gestionar y asegurar que las aeronaves bajo su control mantengan su aeronavegabilidad, mediante la planificación, supervisión y control de todas las actividades de mantenimiento requeridas conforme a la normativa aplicable.

.....

- (b) **Abreviaturas.** Las siguientes abreviaturas son de aplicación en este reglamento:

.....

CAMO Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

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 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.

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, cuando corresponda:
- (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- y;
 - (8) los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo.
- (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.

121.1125 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

- ...
- (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 medidas resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.
- (j) El explotador podrá contratar actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO certificada conforme al LAR CAMO y dentro de sus atribuciones aprobadas. Las disposiciones de este capítulo relativas al departamento de gestión del mantenimiento del explotador y a su personal serán aplicables a las actividades contratadas, sin eximir al explotador de sus responsabilidades.

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, de la CAMO contratada cuando sea 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.
- (b) El contenido del MCM debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice S del presente reglamento.
- (c) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.
- (d) Cada explotador debe proveer a la AAC del Estado del explotador y a la AAC del Estado de matrícula del avión, si es diferente a la AAC del explotador, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.
- (e) El manual de control de mantenimiento, y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.

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

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.

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.

...

Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Entidad aprobada certificada por la AAC, responsable de gestionar y asegurar que las aeronaves bajo su control mantengan su aeronavegabilidad, mediante la planificación, supervisión y control de todas las actividades de mantenimiento requeridas conforme a la normativa aplicable.

.....

- b) Abreviaturas. Las siguientes abreviaturas son de aplicación en este reglamento:

...

CAMO Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

...

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 las aeronaves 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, cuando corresponda:
 - (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; y-
 - (8) los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo.
- (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.

135.1425 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

(a)

...

- (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~~ medidas resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.
- (j) El explotador podrá contratar actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO certificada conforme al LAR CAMO y dentro de sus atribuciones aprobadas. Las disposiciones de este capítulo relativas al departamento de gestión del mantenimiento del explotador y a su personal serán aplicables a las actividades contratadas, sin eximir al explotador de sus responsabilidades.

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 cuando sea aplicable 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.~~
- (b) El contenido del MCM debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice N del presente reglamento.
- ~~(b)~~ (c) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.
- ~~(c)~~ (d) Cada explotador debe proveer a la AAC del Estado del explotador y a la AAC del Estado de matrícula de la aeronave, si es diferente a la AAC del explotador, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.
- ~~(d)~~ (e) El explotador debe enviar inmediatamente copia de todas las enmiendas introducidas a su manual de control de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.
- ~~(e)~~ (f) El MCM y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.

.....

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

.....

135.1465 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos

- (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 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.

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.
