

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

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

CUARTA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE AERONAVEGABILIDAD (RPEA/4)

**TAREA RPEA-4/08 – Asunto 3: LAR 121 - Capítulo J – Mantenimiento:
Manual de Control de mantenimiento.**

<p style="text-align: center;">Resumen</p> <p>Esta tarea proporciona información relevante para realizar el análisis respectivo de la propuesta de desarrollo de las secciones 121.1235 sobre el Manual de Control de Mantenimiento del LAR 121 Capítulo J, Mantenimiento. La propuesta presentada será evaluada por el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad.</p>
<p style="text-align: center;">Referencias</p> <ul style="list-style-type: none">– Anexo 6 Parte I– LAR 121 Capítulo J - Propuesta presentada por el Comité Técnico– FAR 121– EASA– MCAR– Informe de la RPEE/1– Instrucciones para el trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP– Manual para los redactores de las LARs
<p style="text-align: center;">Conformación del grupo de tarea</p> <p>Relator: Daniel Basualdo Experto: Andrés Villaverde</p>
<p style="text-align: center;">Fecha límite para entregar la tarea</p> <p>El responsable asignado a esta tarea deberá entregar el resultado de la misma al Comité Técnico vía correo electrónico no más tarde del 20 de marzo de 2008.</p>

1. Introducción

1.1. En la RPEE/1, realizada en Lima, Perú del 4 al 6 de diciembre de 2006, se estableció la necesidad de desarrollar el LAR 121, sobre *Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales, regulares y no regulares*. En este marco, para el desarrollo de los requisitos de

mantenimiento de las aeronaves se consideró que todos los requisitos para el control de mantenimiento de las mismas estarían señalados en las respectivas secciones de la LAR 121, 135 y 91; y los requisitos de ejecución de mantenimiento estarían contenidos en los reglamentos LAR 43 y LAR 145. Entendiéndose por control de mantenimiento al ente que controla la aeronavegabilidad continua de las aeronaves y, por ejecución de mantenimiento al ente o persona que realiza mantenimiento de manera física.

1.2. En este sentido, el Comité Técnico preparó una propuesta para la estructura específica del LAR 121 Capítulo J - Mantenimiento, la cual fue enviada a una ronda de consultas al Panel de Expertos de Aeronavegabilidad el 16 de abril de 2007. De los comentarios recibidos en cuanto a esta estructura fueron analizados y un grupo de Expertos de aeronavegabilidad desarrollaron una propuesta de estructura, la cual sirvió como base para el desarrollo de la propuesta del capítulo J del LAR 121.

2. Definición del problema

2.1. De acuerdo a la nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, aprobada por la Décimo Sexta Reunión de la Junta General del Sistema, realizada el 03 de agosto de 2007, en Santa Cruz, Bolivia, se dispone la necesidad de revisar y validar cada una de las secciones de los proyectos LAR en los paneles de expertos.

2.2. Con tal motivo, en el cuadro # 1 se incluyen la sección que deberá ser revisada por los expertos designados, utilizando los siguientes criterios para proponer su validación al Panel:

- a) Verificar que el texto cumple con las normas y métodos recomendados en el Anexo 6.
- b) Verificar que se observen los principios de lenguaje claro.
- c) Garantizar la armonización mundial y regional.

2.3. En caso que no se vea necesidad de enmendar las secciones bajo análisis, los expertos a cargo de la tarea solamente deberá limitarse a recomendar al Panel la validación de la misma. En caso contrario, deberá sustentar adecuadamente la oportunidad de mejora identificada y la enmienda propuesta.

2.4. Es importante mencionar que, en el caso de existir un requisito completamente nuevo que no se encuentre respaldado por el Anexo 6 de OACI o que no haya sido aplicado en modelos de otras regiones, se deberá incluir una adecuada justificación de la necesidad de su incorporación, considerando el impacto del cambio y los costos asociados.

2.5. Antes de considerar la incorporación de un nuevo requisito reglamentario ya sea una nueva sección, párrafo o subpárrafo, se deberá analizar la posibilidad de utilizar el mecanismo de Medios Aceptables de Cumplimiento (MAC) o Materiales Explicativos e Informativos (MEI), que puedan como Circular de Asesoramiento complementar el LAR correspondiente, en un desarrollo futuro.

Cuadro # 1	
LAR 21, CAPÍTULO J – MANTENIMIENTO	
Sección	Título de la Sección
121.1235	Manual de Control de Mantenimiento

3. **Actividades y resultado de la tarea**

3.1 Para el desarrollo de esta tarea se debe analizar y estudiar la propuesta de desarrollo de este requisito que se encuentra en el **Apéndice A**, así como realizar un análisis comparativo con los reglamentos regionales, a las normas FAR, EASA y MCAR. Para realizar este estudio se podrá utilizar los documentos numerados en la referencia así como los reglamentos nacionales vigentes en los Estados miembros del SRVSOP.

3.2 El desarrollo de esta tarea deberá producir la Nota de Estudio 09, para antes del **20 de marzo de 2007** conteniendo todos los resultados de los estudios realizados y una propuesta concreta sobre el desarrollo de los requisitos enunciados en el Cuadro # 1 del LAR 121 Capítulo J- Mantenimiento.

3.3 La propuesta formulada será analizada y evaluada por el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad durante el desarrollo de la tercera reunión de trabajo a realizarse del 15 al 18 de abril de 2008 en Lima, Perú.

3.4 El desarrollo de esta tarea deberá tomar en cuenta los principios de lenguaje claro y el Manual para los redactores de las LARs.

APÉNDICE A

LAR 121, CAPÍTULO J - MANTENIMIENTO
Propuesta de desarrollo de los requisitos del Manual de Control de Mantenimiento.

121.1235 Manual de control de mantenimiento

- (a) Cada operador debe proveer a la AAC del Estado del Operador y a la AAC del Estado de Matrícula de las aeronaves, si son diferentes a la AAC del operador, el manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas, para uso y guía del personal. Este manual debe contener detalles de la estructura de la organización de gestión del mantenimiento incluyendo:
- (1) El Gerente Responsable y la/s persona/s designada/s responsable/s del mantenimiento de la aeronavegabilidad de acuerdo a lo requerido en la sección 121.1230 (c) (1) y (c) (2)
 - (2) Una declaración firmada por el Gerente Responsable confirmando que la organización trabajará en todo momento conforme a este reglamento y a este manual
 - (3) Las funciones y responsabilidades de la persona o personas a las que se hace referencia en 121.1230 (c) (1) y (c) (2)
 - (4) Una lista del personal de revisión de la aeronavegabilidad especificado en 121.1230 (d)
 - (5) Un organigrama de la organización que refleje las relaciones de responsabilidad asociadas a las personas indicadas en 121.1230 (c) (1) y (c) (2)
 - (6) Procedimientos que especifiquen el método por el cual la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad garantiza el cumplimiento de este capítulo.
 - (7) Procedimientos de enmienda del Manual de Control de Mantenimiento
- (b) El manual de control de mantenimiento del operador debe contener la siguiente información la cual puede estar en partes separadas:
- (1) Una descripción de los acuerdos administrativos entre el Operador y la/s OMA/s que realiza/n actividades de mantenimiento para el operador en concordancia con la sección 121.1215
 - (2) Una descripción de los procedimientos para asegurar que cada aeronave operada este en condición aeronavegable
 - (3)
 - (4) Una descripción de los procedimientos para asegurar que el equipo de emergencia operacional para cada vuelo se encuentre en condición servible
 - (5) Los nombres y responsabilidades de la persona o personas según lo indicado en 121.1210 (h)
 - (6) Una referencia al programa de mantenimiento según lo indicado en 121.1220

- (7) De acuerdo a lo indicado en 121.1260 una descripción del procedimiento para:
 - (i) designar los ítems de inspección requerida, para realizar las inspecciones requeridas,
 - (ii) entrenar, certificar y autorizar al personal para realizar cada inspección requerida, y
 - (iii) reinspeccionar el trabajo realizado en caso que la inspección inicial haya sido insatisfactoria (procedimientos buy-back);
 - (8) una descripción de los métodos utilizados para llenar y conservar los registros de mantenimiento del operador según lo indicado en 121.1240
 - (9) Una descripción de los procedimientos para supervisar, evaluar y notificar la experiencia de mantenimiento y operacional
 - (10) Una descripción de los procedimientos para evaluar la información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad de la organización responsable del diseño tipo y aplicar las medidas consiguientes para las aeronaves del operador
 - (11) Una descripción de los procedimientos para aplicar las medidas resultantes de información obligatoria de mantenimiento de la aeronavegabilidad como es requerido en 121.1210 (f)
 - (12) Una descripción del establecimiento y mantenimiento de un sistema de análisis y vigilancia continua del funcionamiento y eficiencia del programa de mantenimiento, para corregir cualquier deficiencia del programa;
 - (13) Una descripción de las marcas y modelos de las aeronaves a los que se aplica el manual;
 - (14) Una descripción de los procedimientos para asegurar que los defectos o daños que afecten a la aeronavegabilidad se registren y corrijan, o cuando corresponda, se ha diferido dicha corrección de forma controlada en conformidad con el MEL, CDL o datos de mantenimiento aprobados a la AAC de Matrícula;
 - (15) Procedimiento de reporte de fallas, malfuncionamiento, y defectos a la AAC del estado de registro y a la AAC del estado diseño, dentro de las 72 horas de descubierto
 - (i) Falla estructural primaria
 - (ii) Falla del sistema de control
 - (iii) Fuego en la aeronave
 - (iv) Falla en la estructura del motor, o
 - (v) Cualquier otra condición considerada un peligro eminente para la seguridad
- (c) Ningún operador de transporte aéreo comercial puede usar un Manual de Control de Mantenimiento o parte del mismo el cual no ha sido aceptado por la AAC del Estado del Operador