

**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-4/09 – Asunto 3: LAR 121 - Capítulo J – Mantenimiento:
Sistemas de Registros, Transferencias y Certificación de conformidad 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 121.1240 a 121.1250 sobre Sistemas de Registros, Transferencias y Certificación de conformidad 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 las secciones que deberán ser revisadas 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) Verificar los reglamentos regionales para identificar oportunidades de mejora.
- d) Garantizar la armonización mundial y regional.

2.3. En caso que no se vea necesidad de enmendar la estructura 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 121, CAPÍTULO J - Mantenimiento	
Sección	Título de la Sección
121.1240	Sistemas de registros de la aeronavegabilidad continuada de las aeronaves
121.1245	Transferencia de Registros
121.1250	Certificado de Conformidad 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 estos requisitos que se encuentran 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 10, 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 de Sistemas de Registros, Transferencias y Certificación de conformidad de mantenimiento.

121.1240 Sistema de registros de la aeronavegabilidad continua de las aeronaves

- (a) La organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del operador debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el literal (c) con el siguiente contenido:
- (1) El Tiempo y ciclos totales de servicio de la aeronave y de cada motor, cada hélice, si es aplicable, así como todos los componentes de aeronaves de vida limitada;
 - (2) El Tiempo y ciclos, según corresponda, desde la última reparación general (overhaul) de los componentes de aeronave instalados en la aeronave sujetos a reparación general obligatoria;
 - (3) Estado actualizado de cada Directriz de Aeronavegabilidad aplicable a la aeronave y todos sus componentes de aeronaves instalados, en que se indique el método de cumplimiento, el número de Directriz de Aeronavegabilidad. Si la Directriz de Aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha cuando la próxima acción es requerida.
 - (4) Estado actualizado de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en la aeronaves y en sus componentes de aeronave; y
 - (5) Estado actualizado de cada tipo de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado para la aeronave.
 - (6) Una copia de cada certificación de conformidad de mantenimiento emitido para la aeronave o componente de aeronave, el momento de finalizar cualquier tarea de mantenimiento
 - (7) Una copia de cada certificado de revisión de aeronavegabilidad o recomendación emitida, junto con todos los documentos de apoyo.
- (b) Los registros indicados en (a) (1) a (a) (5) se deberán conservar durante un período de 90 días después de retirado permanentemente de servicio el componente al que se refiere, los registros enumerados en (a) (6) durante al menos un año a partir de la emisión del certificado de conformidad de mantenimiento o hasta que se repita o se reemplace por un trabajo o inspección equivalente en alcance y detalle, y los registros enumerados en (a) (7) hasta dos años después de que la aeronave se haya retirado del servicio permanentemente.
- (c) La organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del operador debe utilizar un sistema de registro técnico de la aeronave (RTA) que contenga la siguiente información referida a cada aeronave:
- (1) Información sobre cada vuelo, necesaria para garantizar la seguridad continuada del vuelo.
 - (2) El certificado de conformidad de mantenimiento de la aeronave o una copia del según sea el caso.
 - (3) La declaración del estado actualizado del mantenimiento de la aeronave en cuanto al próximo mantenimiento programado y aquel que, fuera de los intervalos periódicos, sea necesario realizar,

salvo en el caso que la AAC del estado de matrícula autorice que dicha declaración figure en otro lugar.

- (4) Todas las rectificaciones de los defectos diferidos pendientes que afecten a la operación de la aeronave.
- (d) El sistema de registro técnico de la aeronave y toda modificación subsiguiente debe contar con la aceptación de la AAC del Estado de matrícula.
- (e) El operador debe garantizar que el registro técnico de la aeronave se mantiene durante 24 meses después de la fecha de la última anotación.
- (f) Los registros deben almacenarse de forma que se asegure su seguridad frente a daños, alteraciones y robo.

121.1245 Transferencia de Registros

- (a) Un operador debe transferir al próximo operador los registros de la aeronave identificados en 121.1240 en lenguaje común o en forma codificada, a elección del operador que recibe la aeronave. Si la forma codificada ayuda a la preservación y recuperación de la información de una manera aceptable por la AAC del Estado de Matrícula.

121.1250 Certificado de Conformidad de Mantenimiento (CCM)

- (a) Un operador no debe operar una aeronave después de la realización de cualquier mantenimiento, a menos que este haya sido realizado conforme al reglamento LAR 43 y se le haya emitido un CCM por una Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) bajo la Parte 145
- (b) Un operador, no debe operar una aeronave después que se le haya emitido un CCM bajo el literal (a), a menos que se realice una entrada apropiada en la sección de mantenimiento del registro técnico de la aeronave de acuerdo a los procedimientos establecidos en el manual de control de mantenimiento, o se entregue una copia del mismo al piloto al mando de la aeronave y se adjunte al RTA