REGLAMENTO MODELO DE LA AVIACIÓN CIVIL

**[ESTADO]**

**PARTE 5. AERONAVEGABILIDAD**

**VERSIÓN 2.9**

**NOVIEMBRE DE 2019**

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

ENMIENDAS

*Nota: En la versión 2.5, se reorganizó la subparte 5.4 de esta parte, de manera que los requisitos sigan el orden de las medidas requeridas por [ESTADO] y las personas que se encargan del mantenimiento de la aeronavegabilidad. La palabra “cambio” usada en versiones anteriores del MCAR se reemplazó por “modificación” en la versión 2.5, de acuerdo con un cambio en el Anexo 8 de la OACI. El Documento 9760 de la OACI usa los términos “cambio” y “modificación” indistintamente.*

| Lugar | Fecha | Descripción |
| --- | --- | --- |
| En toda la Parte 5 | 08/2006 | Se sustituyó “cambio” por “modificación”. |
| Introducción | 08/2006 | Se añadió texto explicativo. |
| Introducción | 11/2012 | Se actualizaron las referencias de origen en el Anexo 8 de la OACI. |
| Introducción | 11/2019 | Se amplió la introducción. Se actualizó el texto para incluir la versión con la enmienda del Anexo de la OACI. |
| 5.1 | 08/2006 | Se añadió una nota. |
| 5.1 | 11/2012 | Se actualizó la versión de la enmienda al Anexo 8 de la OACI. |
| 5.1.1.1 | 11/2012 | Se corrige el formato de la sección. |
| 5.1.1.1(a)(3) | 11/2019 | Se sustituyó “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”. Se sustituyó “componentes” por “productos”. |
| 5.1.1.1(a)(1) | 08/2006 | Se añadió “original” y “productos”. |
| 5.1.1.1(a)(2) | 08/2006 | Nuevo: se añadió “certificado de tipo suplementario” y se actualizó la numeración de los incisos siguientes. |
| 5.1.1.1(a)(5)(6) | 08/2006 | Se añadieron incisos nuevos y se actualizó la numeración de los siguientes. |
| 5.1.1.1(a) | 08/2006 | Se eliminaron los incisos siguientes y se incorporaron en otras subsecciones: |
|  |  | reconstrucción y modificaciones de aeronaves y de productos aeronáuticos; |
|  |  | mantenimiento y mantenimiento preventivo de aeronaves y productos aeronáuticos; |
|  |  | requisitos de mantenimiento e inspección de aeronaves que debe cumplir un explotador de servicios aéreos. |
| 5.1.1.1 | 11/2012 | La numeración de los incisos (b) a (g) cambió a (1) a (5); el primer inciso y el segundo se combinaron; se hicieron cambios en la redacción de los incisos (3) y (6) para que coincidieran con los títulos de la Parte 5. |
| 5.1.1.2(b) | 11/2019 | Se añadió a las definiciones. |
| 5.1.1.2(a)(2) | 01/2005 | Se añadió una definición. |
| 5.1.1.2(a)(4) | 01/2005 | Se añadió una definición. |
| 5.1.1.2.(6) | 08/2011 | Se añadió una definición. |
| 5.1.1.2 | 04/2010 | Se añadieron definiciones para: requisitos adecuados de aeronavegabilidad; mantenimiento; reparación; convalidación de un certificado de aeronavegabilidad. Se modificó la definición de Estado de fabricación. |
| 5.1.1.2 | 11/2012 | Se añadió una definición nueva de certificado de aeronavegabilidad.Se suprimió la definición de convalidación de un certificado de aeronavegabilidad. |
| 5.1.1.2 | 11/2014 | Se trasladaron definiciones a la Parte 1 del MCAR. |
| 5.1.1.1(a)(1)-(5) | 08/2006 | Se añadieron nuevas definiciones y se actualizó la numeración de los incisos siguientes; |
| 5.1.1.1(a)(9) | 08/2006 | Se modificó la definición de “revisión general” y se eliminó la referencia a la “autorización de fabricación de partes (PMA)”. |
| 5.1.1.1(a)(10) | 08/2006 | Se modificó la definición de “reconstrucción” para eliminar la frase “para limitar la reconstrucción al fabricante”. |
| 5.1.1.1(a)(15) | 08/2006 | Se añadió una definición nueva. |
| 5.1.1.3 | 11/2019 | Se añadieron a las abreviaturas. |
| 5.1.1.45.1.1.5 | 11/2012 | Se trasladaron a la subparte 5.2: el párrafo 5.1.1.4 anterior se trasladó a la nota número 5.2 y el párrafo 5.1.1.5 anterior se trasladó al párrafo 5.2.2.  |
| 5.2 | 08/2006 | Se cambió la redacción del título. |
| 5.2 | 11/2012 | Se cambió la redacción del título; se añadió texto a la nota; la numeración de los certificados de tipo suplementario anteriores cambió a 5.2.3.Se añadió un nuevo 5.2.1.En 5.2.3(a), la palabra “modificación” se cambió por “modificar”.En 5.2.3(b), se añadió texto nuevo; se cambió el formato a incisos. |
| 5.2 | 11/2019 | Se añadió la palabra “Esta” a la oración.Se añadió “Estado contratante”.Se sustituyó “continuada” por “continua”. |
| 5.2.1.1 | 11/2019 | Se añadieron referencias de la OACI. |
|  |  |  |
| 5.2.1.1(a) | 08/2006 | Se añadió “tipo” a la oración. |
|  |  |  |
| 5.2.1.1(c)-(e) | 08/2006 | Se suprimieron porque no son aplicables a [ESTADO]. |
| 5.2.1.2 | 11/2019 | Se añadieron referencias de la OACI. |
| 5.2.1.3 | 11/2019 | El término “certificado de tipo” cambió a “TC”.El término “certificado de tipo suplementario” cambió a “STC”. |
| 5.2.1.3(b) | 11/2019 | El término “Estado” cambió a “Autoridad”. |
| 5.2.1.3(b)(1) | 11/2019 | Se eliminó “deberá”. |
| 5.2.1.3(b)(2) | 11/2019 | El término “certificado de tipo suplementario” cambió a “STC”.Se numeraron las notas.El término “Autoridad” cambió a “Estado de matrícula”.Se modificaron las referencias de la OACI. |
| 5.3.1.1(a) | 11/2019 | Se modificó el inglés del término “certificados de aeronavegabilidad”. |
| 5.3.1.1(b) | 11/2019 | El término “Estado” cambió a “Autoridad”. |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| 5.3.1.2(a) | 08/2006 | Se modificó el texto con fines aclaratorios para indicar que la solicitud de modificación se debe hacer antes de los trabajos y que, si la solicitud se presenta al Estado de matrícula, debe tener la experiencia técnica para evaluar el cambio propuesto. |
|  |  |  |
| 5.3.1.2(b) | 08/2006 | Se añadió un requisito nuevo y notas aclaratorias. |
| 5.3.1.2(b) | 11/2019 | Se modificó el texto “solicitar en el formato y de la manera que sean aceptables para la Autoridad”. |
| 5.3.1.4 | 11/2019 | Se modificaron las referencias. |
| 5.3.1.4(a) | 11/2019 | Se añadió “La Autoridad expedirá…”.El término “certificado de tipo” cambió a “TC”. |
| 5.3.1.4(b) | 11/2019 | Se añadió “La Autoridad expedirá…”. |
| 5.3.1.5 | 11/2019 | Se modificaron las referencias. |
| Título de 5.3.1.5 | 11/2012 | Se suprimió “o convalidación” del título. |
| 5.3.1.5(a)(1) | 11/2012 | El término “Estado de fabricación” cambió a “Estado de diseño”. |
| 5.3.1.5(a)(2) | 11/2019 | El término “reglamento” cambió a “parte”.Se corrigió el texto de la siguiente manera:La frase “declarada aeronavegable por personas que la Autoridad designó para tomar esas determinaciones en los 30 días calendario anteriores; y” cambió a “declarada aeronavegable en los 30 días calendario anteriores por las personas designadas por la Autoridad para tomar esas decisiones; y”. |
| 5.3.1.5(b) | 11/2012 | Se reemplazó con texto nuevo; se añadió una nota aclaratoria. |
| 5.3.1.5(b) | 11/2019 | Se añadió la frase “Cuando expide su certificado de aeronavegabilidad estándar”. |
| 5.3.1.5(c) | 11/2012 | Se modificó el texto: se corrigió el número de la NE. |
| 5.3.1.5(d) | 11/2012 | Se suprimieron las palabras “o certificado de convalidación”. |
|  |  |  |
| 5.3.1.6 | 11/2012 | Se corrigió el texto de la siguiente manera:1. Se modificó el texto para corregir la gramática.
2. Inciso nuevo.
3. Era el inciso (b) pero se modificó y es el nuevo inciso (d).
4. Inciso nuevo.
 |
| 5.3.1.6 | 11/2019 | Se modificó la referencia. |
| 5.3.1.6(a) | 11/2019 | El término “puede” cambió a “deberá”. |
| 5.3.1.6(b) | 11/2019 | Se hizo una pequeña modificación. |
| 5.3.1.6(c) | 11/2019 | La frase “a excepción de lo especificado en el inciso (d) a continuación” cambió a “según se especifica en el párrafo 5.3.1.6(d) de esta subsección”. |
| 5.3.1.6(d) | 11/2019 | Se modificó el inglés del término “certificado de aeronavegabilidad”.Se insertó un inciso nuevo: “(d) El certificado de aeronavegabilidad especial deberá contener la información que se indica en la NE 5.3.1.6”. |
| 5.3.1.7 | 11/2012 | Se corrigió el texto de la siguiente manera:Se añadió texto al título.Se añadió una referencia a una NE. |
| 5.3.1.7 | 11/2019 | Se añadió texto al título. |
| 5.3.1.7 | 11/2019 | Se modificaron las referencias. |
| 5.3.1.7(a) | 11/2019 | El término “puede” cambió al futuro del verbo.La frase “según lo especificado en la NE 5.3.1.7” cambió a “según lo prescrito en la NE 5.3.1.6”. |
| 5.3.1.7(a)(1) | 11/2019 | La frase “donde se deban hacer reparaciones, modificaciones, mantenimiento o inspecciones” cambió a “donde se deban realizar tareas de mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones o inspecciones”. |
| 5.3.1.7(a)(2) | 11/2019 | La frase “reparaciones, modificaciones, mantenimiento o inspecciones” cambió a “mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones o inspecciones”. |
| 5.3.1.7(a)(5) | 11/2019 | El término “peso” cambió a “masa”. |
| 5.3.1.7(b) | 11/2019 | La frase “condiciones y limitaciones del vuelo” cambió a “los términos, las condiciones y las limitaciones del vuelo”. |
| 5.3.1.7(c) | 11/2019 | La frase “autorizada conforme a la Parte 5,” cambió a “autorizada conforme a esta parte”. |
| 5.3.1.7(d) | 11/2019 | Se añadió “de servicios aéreos”. |
| 5.3.1.7(a) |  | Se modificó el inglés del término “certificado de aeronavegabilidad”. |
| 5.3.1.8(a) | 11/2012 | Se corrigió el texto de la siguiente manera:Se añadieron nuevos incisos al párrafo (a)(1). Se suprimió el antiguo inciso (a)(2) sobre la convalidación.La numeración del inciso (a)(3) anterior cambió a (a)(2).Se modificaron las referencias. |
| 5.3.1.8(a) | 11/2019 | Se modificó el inglés del término “certificado de aeronavegabilidad especial”.La frase “fecha especial de terminación” cambió a “fecha especial de vencimiento”. |
|  |  |  |
| 5.3.1.9(d) | 11/2019 | La frase “boletines de servicio y directrices de aeronavegabilidad” cambió a “información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad”. |
| 5.3.1.8(a)(1)(iiii) | 11/2019 | Se añadió “la aeronave sea”.Se hicieron pequeñas modificaciones. |
| 5.3.1.9 | 11/2019 | Se modificaron las referencias. |
| 5.3.1.9(a) | 11/2019 | La frase “y solicitará que se le envíen todas y cada una de las directivas de aeronavegabilidad que atañen a dicha aeronave, célula, motor de la aeronave, hélices, dispositivos o componentes así como todos los requisitos para el establecimiento de programas concretos de mantenimiento de la aeronavegabilidad” cambió a “y solicitará que la Autoridad reciba todas las AD relativas a esa aeronave o producto aeronáutico, así como todos los requisitos para establecer programas específicos de mantenimiento de la aeronavegabilidad”. |
| 5.3.1.10 | 11/2019 | Se corrigió el título. |
| 5.3.1.10(a) | 11/2019 | La frase “de un propietario o explotador” cambió a “un propietario, explotador o agente de aeronaves”. |
| 5.3.1.10(a) | 11/2019 | La frase “propietario o explotador” cambió a “un propietario, explotador o agente de aeronaves”. |
| 5.3.1.10(b)(1) | 11/2019 | Se añadió “a la aeronave”. |
| 5.3.1.11 | 11/2019 | Se hicieron pequeñas modificaciones. |
| 5.3.1.12(a) | 11/2019 | Se modificó el inglés del término “certificado de aeronavegabilidad”. |
| 5.4 | 11/2019 | Se sustituyó “AERONAVEGABILIDAD CONTINUA” por “MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD”. |
| 5.4.1.1 | 11/2019 | Se sustituyó “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”. |
| 5.4 | 08/2006 | Se cambió la redacción del título para añadir “expedición de”. |
| 5.4.1.1(a) | 08/2006 | Se añadió “matriculadas en ESTADO”. |
| 5.4.1.1(b) | 08/2006 | Se añadió un requisito nuevo. |
| 5.4.1.2 | 11/2019 | Se modificaron las referencias. |
| 5.4.1.2(a) | 11/2019 | La frase “mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones en una aeronave” cambió a “mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones o inspecciones en una aeronave o producto aeronáutico”. |
| 5.4.1.2(b) | 11/2019 | La frase “manual de mantenimiento o instrucciones para la aeronavegabilidad continua” cambió a “manual de mantenimiento o instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad”.Se añadió “del presente reglamento”. |
| 5.4.1.2(c) | 11/2019 | La frase “aeronave, producto aeronáutico o accesorio” cambió a “aeronave o producto aeronáutico al cual se aplica una AD”. |
| 5.4.1.2(d) | 11/2019 | Se eliminó "célula". |
| 5.4.1.2(e) | 11/2019 | El término “deberá” cambió al futuro del verbo.Se añadió una nota. |
| 5.4.1.3 | 08/2006 | Se trasladó de 5.4.1.7 en versiones anteriores y se modificó el requisito.Se modificaron las referencias. |
| 5.4.1.3(a)(1) | 11/2019 | Se añadió “o inspecciones que”. |
| 5.4.1.3(a)(2) | 11/2019 | La frase “conformidad de mantenimiento” cambió a “aprobación para devolver al servicio”. |
| 5.4.1.3(a)(4) | 11/2019 | La frase “conformidad de mantenimiento” cambió a “aprobación para devolver al servicio”. |
| 5.4.1.4 | 08/2006 | Se trasladó de 5.4.1.3 en versiones anteriores y se modificó todo el párrafo, e incluso se agregaron los tipos de certificados de aeronavegabilidad estándar y especial.Se modificaron las referencias. |
| 5.4.1.4 | 11/2009 | Se hicieron pequeñas modificaciones. |
| 5.4.1.4(b) | 11/2009 | El término “organismos de mantenimiento” cambió a “AMO” |
| 5.4.1.4(c) | 11/2009 | El término “organismos de mantenimiento” cambió a “AMO”Se hicieron pequeñas modificaciones.Se modificaron las referencias. |
| 5.4.1.5 | 08/2006 | Se trasladó de 5.4.1.8 en versiones anteriores; se añadió “o convalidación” al título; se cambió la redacción del inciso (b); se añadieron los nuevos incisos (c) y (d) con referencia a una nueva NE. |
| 5.4.1.5 | 11/2019 | Se modificó la lista de las situaciones que se deben notificar. |
| 5.4.1.6 | 08/2006 | Se trasladó de 5.4.1.11 en versiones anteriores. |
| 5.4.1.6 | 04/2010 | Se creó una nueva sección 5.4.1.7 a partir de la sección 5.4.1.6(c)-(f) anterior sobre autorizaciones especiales de vuelo y se actualizó la numeración de los párrafos restantes en 5.6. |
| 5.4.1.7 | 08/2006 | Se trasladó de 5.4.1.6; se modificó la redacción del título; se agregaron requisitos nuevos en: 5.4.1.7(a)(3) y (b) y (c); 5.4.1.6(b) anterior se trasladó a 5.4.1.5(b). |
| 5.4.1.8 | 08/2006 | Se trasladó de 5.4.1.9 en versiones anteriores; se modificó el título. |
|  |  | En 5.4.1.8(a) se añadió la frase: “así como todos los requisitos para establecer programas específicos de mantenimiento de la aeronavegabilidad”. |
|  |  | Se añadió 5.4.1.8(d) “aeronavegabilidad” y “boletines de servicio”. |
| 5.4.1.9 | 08/2006 | Se trasladó de 5.4.1.4 en versiones anteriores. |
|  |  | En 5.4.1.9(a)(1), se añadió “propietario” al requisito. |
|  |  | En 5.4.1.9(b) se añadieron nuevos requisitos. |
| 5.4.1.10 | 08/2006 | Se trasladó de 5.4.1.5 en versiones anteriores. |
| 5.4.1.11 | 08/2006 | Se trasladó de 5.4.1.10 en versiones anteriores. |
| 5.4.1.11(d) | 11/2004 | Nueva subsección, se actualizó la numeración de 5.4.1.11 (d) y (e). |
| 5.5 | 11/2019 | Se modificaron las referencias. |
| 5.5.1.2 | 10/2011 | Se trasladó “generales” de 5.5.1.3. |
| 5.5.1.2 | 11/2012 | Se añadió una nota. |
| 5.5.1.2 | 11/2019 | Se modificaron las referencias. |
| 5.5.1.2(a) | 11/2019 | La frase “sus componentes” cambió a “los productos aeronáuticos y el equipo de operación y de emergencia” |
| 5.5.1.2(a)(4) | 05/2010 | Se añadió texto de la MEL al requisito. |
| 5.5.1.2(b) | 11/2019 | Se hicieron pequeñas modificaciones.Se sustituyó “componentes” por “productos aeronáuticos”. |
| 5.5.1.2(e) | 11/2019 | La frase “conformidad de mantenimiento” cambió a “aprobación para devolver al servicio”.Se hicieron pequeñas modificaciones. |
| 5.5.1.2(f) | 11/2019 | Se hicieron pequeñas modificaciones. |
| 5.5.1.3 | 10/2011 | Se trasladó "responsabilidad" de 5.5.1.2. |
| 5.5.1.3 | 11/2019 | Se corrigió el título:Se modificaron las referencias. |
| 5.5.1.3(a) | 11/2019 | Se añadió “u organismo”.Se añadió “ninguna tarea definida como mantenimiento”. |
| 5.5.1.3(a)(2) | 11/2019 | Se añadió “con licencia”.La frase “mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y modificaciones” cambió a “mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones e inspecciones”. |
| 5.5.1.3(a)(6) | 11/2019 | El término “reconstruir” cambió a “reacondicionar”. |
| 5.5.1.3(b) | 10/2011 | Se añadió texto nuevo. |
| 5.5.1.3(e) | 08/2006 | Se añadió un requisito nuevo. |
| 5.5.1.4 | 10/2011 | Nueva sección “Experiencia de mantenimiento y operaciones”. |
| 5.5.1.4 | 11/2019 | La frase “aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo o parte de un componente” cambió a “aeronave o producto aeronáutico”.La frase “mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o modificación” cambió a “mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones o inspecciones”.Se hicieron pequeñas modificaciones.Se modificaron las referencias. |
| 5.5.1.4, Nota 2 | 08/2006 | Nota 2: se actualizó la referencia a la OACI. |
| 5.5.1.5 | 10/2011 | Se trasladó de la sección anterior 5.5.1.4. |
| 5.5.1.5 | 11/2019 | Se modificaron las referencias. |
| 5.5.1.5(a) | 11/2019 | Se añadió “u organismo”.La frase “mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o modificación” cambió a “mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones o inspecciones”. |
| 5.5.1.5(a)(2) | 11/2019 | La frase “según lo dispuesto” cambió a “de acuerdo con”. |
| 5.5.1.5(a)(3) | 11/2019 | La frase “especificaciones expedidas” cambió a “especificaciones relativas a las operaciones aprobadas”. |
| 5.5.1.6 | 11/2019 | La frase “mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o modificación” cambió a “mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones o inspecciones”.Se hicieron pequeñas modificaciones. |
| 5.5.1.7 | 11/2019 | Se hicieron pequeñas modificaciones. |
| 5.5.1.8(a) | 11/2019 | Se sustituyó “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”. |
| 5.6 | 05/2010 | Se añadió “inspección” en el título. |
| 5.6 | 11/2019 | El texto del título “Mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y modificación” cambió a “Mantenimiento, modificaciones y reparaciones”.Se modificaron las referencias. |
| 5.6.1.1(a)(1) | 11/2019 | Se hicieron pequeñas modificaciones.Se añadió el inciso (vi): “Registros detallados del mantenimiento que demuestren que se cumplieron todos los requisitos para firmar la aprobación para devolver al servicio”. |
| 5.6.1.1(b) | 11/2019 | Se modificó el texto, a saber: “toda persona que efectúe una reparación mayor o una modificación importante deberá registrar ese trabajo en el formato y de la manera que se prescriba en la NE 5.6.1.1(B)”.  |
| 5.6.1.2 | 08/2006 | Se añadió párrafo nuevo y se actualizó la numeración de los párrafos siguientes. |
| 5.6.1.2 | 11/2019 | Se modificaron las referencias. |
| 5.6.1.2(a) | 05/2010 | Se añadió requisito del programa de inspección. |
| 5.6.1.2(a) | 11/2019 | La frase “mantenimiento, mantenimiento preventivo, revisión general, modificación o reconstrucción de un producto a menos que” cambió a “mantenimiento, revisión general, modificaciones o reparaciones a menos que”. |
| 5.6.1.2(a)(2) | 11/2019 | Se añadió “mayor”. |
| 5.6.1.2(b) | 11/2019 | Se añadió el inciso (b) nuevo. |
| 5.6.1.2(c) | 11/2019 | Se añadió el inciso (c) nuevo. |
| 5.6.1.2(d) | 11/2019 | Se añadió el inciso (d) nuevo. |
| 5.6.1.2(f) | 05/2010 | Se añadió el inciso (f) nuevo para identificar los tipos de programas de inspección. |
| 5.6.1.3 | 08/2006 | Se trasladó de 5.6.1.2 en versiones anteriores; se añadió “calificaciones de” al título; en 5.6.1.3(a) se añadió “de una operación del titular del AOC”. |
| 5.6.1.3 | 05/2010 | Se suprimió de versiones anteriores y se actualizó la numeración de los párrafos restantes en 5.6. |
| 5.6.1.3(a) | 11/2019 | Se añadió “aeronave”.Se hicieron pequeñas modificaciones. |
| 5.6.1.3(b) | 11/2019 | Se hicieron pequeñas modificaciones. |
| 5.6.1.4 | 08/2006 | Se trasladó de 5.6.1.3 en versiones anteriores; se modificó el título para indicar privilegios y limitaciones. |
| 5.6.1.5 | 08/2006 | Se trasladó de 5.6.1.4 en versiones anteriores; se cambió la redacción del título; en 5.6.1.5(a)(3) se añadió “operaciones” a “especificaciones”. |
| 5.6.1.6 | 08/2006 | Se trasladó de 5.6.1.5 en versiones anteriores. |
|  |  | En 5.6.1.6(a)(2), se añadió “operaciones” a “especificaciones”. |
| 5.6.1.7 | 08/2006 | Se trasladó de 5.6.1.6 en versiones anteriores. |
| 5.6.1.7 | 05/2010 | Se modificó (a) y se suprimieron (d) y (e). |
| 5.6.1.8 | 08/2006 | Se trasladó de 5.6.1.7 en versiones anteriores. |
| 5.6.1.9 | 08/2006 | Se trasladó de 5.6.1.8 en versiones anteriores. |
| 5.7 | 05/2010 | Se añadió “inspección” al título. |
| 5.7.1.1 | 08/2006 | Se redactó nuevamente toda la sección. |
| 5.7.1.2 | 08/2006 | Se añadió el nuevo párrafo 5.7.1.2(a); se añadió el antiguo párrafo 5.7.1.3 de versiones anteriores al nuevo párrafo 5.7.1.1(b). |
| 5.7.1.3 | 08/2006 | Se trasladó de 5.7.1.4 en versiones anteriores. |
| 5.7.1.3 | 05/2010 | En (a), se cambió “mantenimiento” por “inspección”. En (a) y (a)(5), se cambió “aeronave” por “aeronave/componente”. |
| NE 5 | 11/2019 | Se añadió la frase “Para facilitar la referencia, el número asignado a cada NE corresponde al reglamento conexo. Por ejemplo, la NE 5.5.1.7 indica una norma que se exige en el párrafo 5.5.1.7 de esta parte”. |
| NE 5.1.1.2(B)  | 11/2019 | Se modificó el formato de la sección Abreviaturas. |
| NE 5.3.1.5 | 11/2012 | Se corrigió el número de la NE. |
| NE: 5.3.1.5 | 11/2019 | Se añadió texto y referencias nuevas al certificado de aeronavegabilidad.Se modificó la referencia. |
| NE 5.3.1.6 | 11/2012 | Nuevo. Se añadió el formulario del certificado de aeronavegabilidad especial. |
| NE 5.3.1.6 | 11/2019 | Se hicieron pequeñas modificaciones. |
| NE 5.5.1.7 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la sección “Reglas de performance: Inspecciones”.Se hicieron pequeñas modificaciones. |
| NE 5.6.1.1(B) | 11/2019 | Se modificó la numeración de la sección “Registro de reparaciones mayores y modificaciones importantes”.Se hicieron pequeñas modificaciones. |

INTRODUCCIÓN

En la Parte 5 del Reglamento Modelo de la Aviación Civil (MCAR) se parte del supuesto de que [ESTADO] no dispone de los medios para expedir su propio certificado original de tipo, ni la correspondiente demanda, y, por consiguiente, no será el Estado de diseño ni de fabricación. El objetivo de esta parte es tratar la situación compleja a la que se enfrenta actualmente la mayoría de los países respecto a la aeronavegabilidad de las aeronaves explotadas en el país y en la aviación internacional. En muchos casos, hay aeronaves matriculadas en [ESTADO] que fueron diseñadas y fabricadas en otro Estado contratante, y aeronaves matriculadas en [ESTADO] que fueron diseñadas en un Estado contratante y fabricadas en otro Estado contratante. Asimismo, en [ESTADO] puede haber titulares de un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) que explotan aeronaves matriculadas en otro Estado contratante y que tienen un Estado de diseño y un Estado de fabricación distintos. En [ESTADO] también puede haber titulares de un AOC que integran un consorcio regional con servicios de mantenimiento de un Estado vecino. La aeronavegabilidad correcta de las aeronaves matriculadas en [ESTADO] es el resultado de la comunicación. El MCAR requiere que todas las personas que explotan aeronaves matriculadas en [ESTADO] notifiquen a la Autoridad cuando se presenten determinadas situaciones. La Autoridad tiene la obligación de brindar información acerca de las aeronaves, problemas de aeronavegabilidad e información de contacto vigente al Estado de diseño o al Estado de fabricación de manera que la Autoridad pueda recibir toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de todos los tipos de aeronaves que se explotan en [ESTADO].

Esta parte del MCAR presenta los requisitos normativos para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves que se prevé explotar en [ESTADO] y toma las normas y métodos recomendados (SARP) en el Anexo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), *Operación de aeronaves*, y las SARP que figuran en el Anexo 8 de la OACI, *Aeronavegabilidad*, y las complementa con secciones del título 14 del Código de Reglamentos Federales (14 CFR) de los Estados Unidos (EE. UU.) y, en versiones anteriores del MCAR, con los conceptos de los Requisitos conjuntos de aviación (JAR) antes de que se los incorporara a los reglamentos de la Unión Europea (UE). Esta parte se basa en el Anexo 6 de la OACI, Parte I, *Transporte aéreo comercial internacional – Aviones,* Enmienda 43; el Anexo 6, Parte II, *Aviación general internacional – Aviones,* Enmienda 36; el Anexo 6, Parte III, *Operaciones internacionales – Helicópteros,* Enmienda 22; el Anexo 8, Parte II, Enmienda 106; y el Documento 9760 de la OACI, *Manual de aeronavegabilidad,* tercera edición (2014).

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

ÍNDICE

[PARTE 5. AERONAVEGABILIDAD 1](#_Toc58432282)

[5.1 GENERALIDADES 1](#_Toc58432283)

[5.1.1.1 APLICACIÓN 1](#_Toc58432284)

[5.1.1.2 DEFINICIONES 1](#_Toc58432285)

[5.1.1.3 ABREVIATURAS 1](#_Toc58432286)

[5.2 CERTIFICACIÓN DE AERONAVES Y PRODUCTOS AERONÁUTICOS 1](#_Toc58432287)

[5.2.1.1 APLICACIÓN 2](#_Toc58432288)

[5.2.1.2 CERTIFICACIÓN ORIGINAL DE AERONAVES Y PRODUCTOS AERONÁUTICOS 2](#_Toc58432289)

[5.2.1.3 EXPEDICIÓN DE UN CERTIFICADO DE TIPO SUPLEMENTARIO 2](#_Toc58432290)

[5.3 EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD 2](#_Toc58432291)

[5.3.1.1 APLICACIÓN 2](#_Toc58432292)

[5.3.1.2 CUALIFICACIÓN 3](#_Toc58432293)

[5.3.1.3 IDENTIFICACIÓN DE AERONAVE 3](#_Toc58432294)

[5.3.1.4 CLASIFICACIÓN DE LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD 3](#_Toc58432295)

[5.3.1.5 EXPEDICIÓN DE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESTÁNDAR 3](#_Toc58432296)

[5.3.1.6 EXPEDICIÓN DE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL 4](#_Toc58432297)

[5.3.1.7 Expedición de un permiso de vuelo especial como certificado de aeronavegabilidad especial 5](#_Toc58432298)

[5.3.1.8 VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD 5](#_Toc58432299)

[5.3.1.9 COOPERACIÓN ENTRE ESTADOS PARA LA INFORMACIÓN SOBRE EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD, INCLUIDAS LAS DIRECTRICES DE AERONAVEGABILIDAD 6](#_Toc58432300)

[5.3.1.10 ENMIENDA DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD 6](#_Toc58432301)

[5.3.1.11 TRANSFERENCIA O ENTREGA DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD 7](#_Toc58432302)

[5.3.1.12 TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL 7](#_Toc58432303)

[5.3.1.13 EXHIBICIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD 7](#_Toc58432304)

[5.4 MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LAS AERONAVES Y LOS PRODUCTOS AERONÁUTICOS 7](#_Toc58432305)

[5.4.1.1 APLICACIÓN 7](#_Toc58432306)

[5.4.1.2 GENERALIDADES 7](#_Toc58432307)

[5.4.1.3 RESPONSABILIDAD 8](#_Toc58432308)

[5.4.1.4 EXPERIENCIA OPERACIONAL Y DE MANTENIMIENTO 8](#_Toc58432309)

[5.4.1.5 NOTIFICACIÓN DE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS 9](#_Toc58432310)

[5.5 REQUISITOS DE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN DE AERONAVES 10](#_Toc58432311)

[5.5.1.1 APLICACIÓN 11](#_Toc58432312)

[5.5.1.2 REQUISITOS GENERALES DE MANTENIMIENTO E INSPECCIONES 11](#_Toc58432313)

[5.5.1.3 PERSONAS AUTORIZADAS PARA EFECTUAR LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO, REVISIÓN GENERAL, MODIFICACIONES, REPARACIONES E INSPECCIONES 12](#_Toc58432314)

[5.5.1.4 PERSONAL AUTORIZADO PARA APROBAR LA DEVOLUCIÓN AL SERVICIO 12](#_Toc58432315)

[5.5.1.5 PERSONAS AUTORIZADAS PARA REALIZAR INSPECCIONES 13](#_Toc58432316)

[5.5.1.6 REGLAS DE PERFORMANCE: MANTENIMIENTO 13](#_Toc58432317)

[5.5.1.7 REGLAS DE PERFORMANCE: INSPECCIONES 14](#_Toc58432318)

[5.5.1.8 REGLAS DE PERFORMANCE: LIMITACIONES DE LA AERONAVEGABILIDAD 15](#_Toc58432319)

[5.6 REGISTROS Y ANOTACIONES DE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN 16](#_Toc58432320)

[5.6.1.1 CONTENIDO, FORMATO Y DISPOSICIÓN DE LOS REGISTROS DE MANTENIMIENTO, MODIFICACIONES Y REPARACIONES DE AERONAVES Y DE PIEZAS DE DURACIÓN LIMITADA 16](#_Toc58432321)

[5.6.1.2 CONTENIDO, FORMA Y DISPOSICIÓN DE LOS REGISTROS DE MANTENIMIENTO, REVISIÓN GENERAL, MODIFICACIONES Y REPARACIONES DE UN PRODUCTO AERONÁUTICO 16](#_Toc58432322)

[5.6.1.3 CONTENIDO, FORMA Y DISPOSICIÓN DE LOS REGISTROS DE INSPECCIONES PARA LA DEVOLUCIÓN AL SERVICIO 17](#_Toc58432323)

[PARTE 5. NORMAS DE EJECUCIÓN 3](#_Toc58432324)

[NE 5.1.1.2(B) DEFINICIONES 3](#_Toc58432325)

[NE 5.3.1.5 EXPEDICIÓN DE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESTÁNDAR 8](#_Toc58432326)

[NE 5.3.1.6 EXPEDICIÓN DE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL 9](#_Toc58432327)

[NE 5.5.1.7 REGLAS DE PERFORMANCE: INSPECCIONES 10](#_Toc58432328)

[NE 5.6.1.1(B) REGISTRO DE REPARACIONES MAYORES Y MODIFICACIONES IMPORTANTES 13](#_Toc58432329)

## PARTE 5. AERONAVEGABILIDAD

## GENERALIDADES

#### APLICACIÓN

1. Esta parte prescribe los requisitos para:
2. la certificación de aeronaves y productos aeronáuticos;
3. la expedición de certificados de aeronavegabilidad;
4. el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y los productos aeronáuticos;
5. el mantenimiento y la inspección de aeronaves; y
6. los registros y las anotaciones de mantenimiento e inspección.

#### DEFINICIONES

1. Las definiciones figuran en la Parte 1 del presente reglamento.
2. La NE 5.1.1.2(B) contiene definiciones más amplias de los términos siguientes:
3. modificaciones importantes
4. reparaciones mayores
5. mantenimiento preventivo

#### ABREVIATURAS

1. En esta parte se emplean las siguientes abreviaturas:
2. **AC**: circular de asesoramiento (*advisory circular*)
3. **AD**: directriz de aeronavegabilidad (*airworthiness directive*)
4. **AOC**: certificado de explotador de servicios aéreos (*air operator certificate*)
5. **AMO**: organismo de mantenimiento reconocido (*approved maintenance organisation*)
6. **OACI**: Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO, *International Civil Aviation Organisation*)
7. **NE**: normas de ejecución
8. **STC**: certificado de tipo suplementario (supplemental type certificate)
9. **TC**: certificado de tipo (*type certificate*)
10. **TSO**: orden de norma técnica (*technical standard order*)

## CERTIFICACIÓN DE AERONAVES Y PRODUCTOS AERONÁUTICOS

Nota: En esta parte se parte del supuesto de que [ESTADO] actualmente no tiene ni las capacidades ni la demanda para expedir su propio certificado original de tipo y, por consiguiente, no será el Estado de diseño ni de fabricación. Por lo tanto, [ESTADO] expedirá su propio certificado de aeronavegabilidad o convalidará el certificado de aeronavegabilidad expedido por otro Estado de conformidad con lo dispuesto en esta parte. En cualquiera de los dos casos, [ESTADO] es responsable de la aeronavegabilidad de las aeronaves que figuran en el registro de matrículas de ese país y de comprobar que las aeronaves no matriculadas en [ESTADO] que sean explotadas dentro de [ESTADO] reciban el debido mantenimiento de conformidad con los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad que fije el Estado de matrícula. Véase el Anexo 8 de la OACI, Parte II: 4.2, responsabilidades de los Estados contratantes en materia de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

#### APLICACIÓN

1. Esta parte se aplica a los explotadores de aeronaves en [ESTADO].
2. Nadie puede explotar una aeronave dentro de [ESTADO] ni solicitar la matriculación de una aeronave en [ESTADO] a menos que dicha aeronave y sus productos aeronáuticos hayan recibido la certificación de tipo del Estado de diseño y la aprobación de producción del Estado de fabricación que expiden los organismos reguladores correspondientes de esos Estados, de conformidad con las normas contenidas en el Anexo 8 de la OACI.

Anexo 8 de la OACI, Parte II: 1.4; 1.5; 1.6; 1.7; 2.2; 2.3; 2.4; 3.2.1; 3.2.2; 3.2.3; 3.2.4; 3.2.5

#### CERTIFICACIÓN ORIGINAL DE AERONAVES Y PRODUCTOS AERONÁUTICOS

1. En esta sección se describen los procedimientos y la designación de las normas aplicables para la certificación original de tipo de las aeronaves y los productos aeronáuticos conexos.
2. Esta sección está RESERVADA.

Anexo 8 de la OACI, Parte II: 1.4; 1.5; 1.6; 1.7; 2.2; 2.3; 2.4; 3.2.1; 3.2.2; 3.2.3; 3.2.4; 3.2.5

14 CFR 21.11; 21.171

#### EXPEDICIÓN DE UN CERTIFICADO DE TIPO SUPLEMENTARIO

1. Toda persona que proponga modificar un producto mediante la introducción de un cambio mayor en el diseño de tipo que no sea de magnitud suficiente para requerir una nueva solicitud de TC deberá solicitar un STC a la entidad reguladora del Estado de diseño que haya aprobado el TC para ese producto o al Estado de matrícula de la aeronave siempre que el Estado de matrícula tenga la experiencia técnica necesaria para evaluar el cambio propuesto de acuerdo con el diseño de tipo. El solicitante deberá presentar su solicitud de STC conforme a los procedimientos prescritos por dicho Estado.
2. Cuando reciba una solicitud de STC para una aeronave matriculada en [ESTADO], la Autoridad:
3. enviará la solicitud al Estado de diseño; o
4. si corresponde, expedirá un STC de acuerdo con los mismos reglamentos y demás orientación del Estado de diseño y del Estado de fabricación.

Nota 1: La experiencia técnica que necesita el Estado de matrícula para aprobar un STC se refiere, entre otros, a ingenieros aeronáuticos con experiencia específica en el campo para el que se dará la aprobación.

Nota 2: Si el Estado de matrícula no es el Estado de diseño, el Estado de matrícula puede optar por enviar la solicitud de STC al Estado de diseño.

Anexo 8 de la OACI, Parte II: 1.4.1

Documento 9760 de la OACI, Parte III: 8.7.1.1; 8.7.1.3

14 CFR 21.113

## EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD

#### APLICACIÓN

1. Esta subparte prescribe los procedimientos requeridos para expedir los certificados de aeronavegabilidad y demás certificados para los productos aeronáuticos matriculados en [ESTADO].
2. La Autoridad expedirá un certificado de aeronavegabilidad para las aeronaves matriculadas en [ESTADO] tras haber obtenido pruebas satisfactorias de que la aeronave cumple los aspectos de diseño de los requisitos de aeronavegabilidad (TC) apropiados.

Anexo 8 de la OACI, Parte II: 3.2.1; 3.2.2

Documento 9760 de la OACI: 4.1; 4.2

#### CUALIFICACIÓN

1. Un propietario registrado, o representante del propietario, de una aeronave matriculada en [ESTADO] puede solicitar el certificado de aeronavegabilidad de dicha aeronave.
2. El solicitante de un certificado de aeronavegabilidad deberá presentar su solicitud en el formato y de la manera que sean aceptables para la Autoridad.

Anexo 8 de la OACI, Parte II: 3.2

Documento 9760 de la OACI: 4.2; 4.4; Adjunto A

14 CFR 21.173

#### IDENTIFICACIÓN DE AERONAVE

1. El solicitante de un certificado de aeronavegabilidad deberá demostrar que la aeronave tiene las debidas placas de identificación.

Orden 8130.2J de la FAA

Anexo 7 de la OACI: 9

14 CFR 21.182

#### CLASIFICACIÓN DE LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD

1. La Autoridad expedirá un certificado de aeronavegabilidad estándar para una aeronave de la categoría y el modelo específicos designados por el Estado de diseño en el TC. Los tipos de certificados de aeronavegabilidad estándar son, entre otros:
2. Normal
3. Utilitario
4. Acrobático
5. Transporte
6. Regional
7. Globo
8. Otro
9. La Autoridad expedirá un certificado de aeronavegabilidad especial a toda aeronave que no cumpla los requisitos fijados por el Estado de diseño para el certificado de aeronavegabilidad estándar. Los tipos de certificados de aeronavegabilidad especial son, entre otros:
10. Primario
11. Restringido
12. Limitado
13. Temporal
14. Experimental
15. Permiso especial de vuelo
16. Otro

Anexo 8 de la OACI, Parte II: 3.3.1

14 CFR 21.175; 21.183

 Orden 8130.2J de la FAA

#### EXPEDICIÓN DE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESTÁNDAR

1. La Autoridad expedirá un certificado de aeronavegabilidad estándar si:
2. el solicitante presenta pruebas a la Autoridad de que la aeronave sigue un diseño de tipo aprobado conforme a un TC o a un STC y a las AD aplicables del Estado de diseño;
3. la aeronave fue inspeccionada de acuerdo con las normas de performance contenidas en la subparte 5.6 de esta parte para inspecciones, y fue declarada aeronavegable en los 30 días calendario anteriores por las personas designadas por la Autoridad para tomar esas decisiones; y
4. tras una inspección, la Autoridad concluye que la aeronave sigue el diseño de tipo y está en condiciones para utilizarse de manera segura.
5. Al expedir el certificado de aeronavegabilidad estándar, la Autoridad puede tener en cuenta el certificado de aeronavegabilidad anterior expedido por otro Estado contratante como prueba satisfactoria, total o parcial, de que la aeronave cumple los requisitos aplicables de esta parte.

Nota: Algunos Estados contratantes facilitan la transferencia de aeronaves al registro de otro Estado mediante la expedición de un certificado de aeronavegabilidad para exportación o un documento de nombre similar. Aunque ese documento no es válido para fines de vuelo, sirve para que el Estado exportador confirme que se hizo una revisión reciente y satisfactoria del estado de aeronavegabilidad de la aeronave. La orientación sobre el tema de un certificado de aeronavegabilidad para exportación se incluye en el Documento 9760 de la OACI, Manual de aeronavegabilidad.

1. El certificado de aeronavegabilidad estándar contendrá la información que prescribe la NE 5.3.1.5.
2. El certificado de aeronavegabilidad estándar se expedirá en el idioma de [ESTADO] e incluirá una traducción al inglés.

Convenio de Chicago, Artículo 31

Anexo 8 de la OACI, Parte II: 3.2.1; 3.2.2; 3.2.3; 3.2.4; 3.2.5; 3.3

Orden 8900.1 de la FAA, Volumen 8, Capítulo 5

#### EXPEDICIÓN DE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL

1. La Autoridad expedirá un certificado de aeronavegabilidad especial a toda aeronave que no reúna las condiciones estipuladas para el certificado de aeronavegabilidad estándar.
2. Al expedir el certificado de aeronavegabilidad especial, la Autoridad puede tener en cuenta el certificado de aeronavegabilidad especial anterior expedido por otro Estado contratante como prueba satisfactoria, total o parcial, de que se expidió un certificado de aeronavegabilidad especial.
3. Una aeronave certificada conforme a un certificado de aeronavegabilidad especial deberá estar sujeta a limitaciones de utilización dentro de [ESTADO] y no puede ser utilizada en vuelos internacionales, excepto según se especifica en el párrafo 5.3.1.6(d) de esta subsección. La Autoridad expedirá limitaciones de utilización específicas para cada certificado de aeronavegabilidad especial.
4. Nadie puede explotar una aeronave con un certificado de aeronavegabilidad especial:
5. excepto de conformidad con los reglamentos aplicables y con los términos, las condiciones y las limitaciones que pueda prescribir la Autoridad como parte de dicho certificado; ni
6. sobre ningún país extranjero sin permiso de ese país.
7. El certificado de aeronavegabilidad especial se expedirá en el formato y de la manera que se prescriba en la NE 5.3.1.6.

14 CFR 21.175; 21.185

Orden 8130.2J de la FAA

#### Expedición de un permiso de vuelo especial como certificado de aeronavegabilidad especial

1. La Autoridad expedirá un permiso de vuelo especial, para lo cual usará el certificado que se prescribe en la NE 5.3.1.6, a una aeronave con la capacidad de efectuar vuelos en condiciones de seguridad, pero que no puede cumplir los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, para fines de:
2. volar a una base donde se deban realizar tareas de mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones o inspecciones, o a un punto de almacenamiento;
3. realizar las pruebas necesarias tras haber concluido las tareas de mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones o inspecciones;
4. entrega o exportación de la aeronave;
5. evacuación de la aeronave de zonas de peligro inminente; y
6. operación con una masa que excede la masa máxima certificada de despegue de la aeronave para vuelos que superen la distancia normal sobre zonas de agua o de tierra donde no se disponga de instalaciones de aterrizaje suficientes ni del combustible apropiado. El exceso de masa se limita al combustible adicional, las instalaciones para el transporte de combustible y el equipo de navegación necesario para el vuelo.
7. La Autoridad puede expedir un permiso de vuelo especial con autorización continua a una aeronave que tal vez no cumple los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, pero que puede volar en condiciones de seguridad, con el objeto de que la aeronave vuele a una base donde se le deba hacer el mantenimiento o las modificaciones. El permiso expedido conforme a este párrafo es una autorización que incluye los términos, las condiciones y las limitaciones de vuelo y que se estipula en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de un AOC. El permiso descrito en este párrafo se puede expedir al titular de un AOC certificado según la Parte 9 del presente reglamento.
8. En el caso de un permiso de vuelo especial, la Autoridad exigirá que en el expediente permanente de la aeronave figure una aprobación para devolverla al servicio, debidamente firmada por una persona u organización autorizada de conformidad con lo dispuesto en esta parte que afirme que la aeronave en cuestión fue inspeccionada y declarada segura para realizar el vuelo previsto.
9. El explotador de servicios aéreos deberá obtener todas las autorizaciones de sobrevuelo requeridas por los países sobre los que volará fuera de [ESTADO].

Documento 9760 de la OACI, Parte III: 5.3

Orden 8130.2J de la FAA

#### VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

1. Un certificado de aeronavegabilidad, común o especial, tiene la vigencia que se describe a continuación a menos que se entregue, suspenda o revoque antes de la fecha de vencimiento o que la Autoridad fije una fecha de vencimiento diferente:
2. Un certificado de aeronavegabilidad se renovará o seguirá vigente, sujeto a las leyes del Estado de matrícula:
	* + 1. siempre que la aeronave reciba el debido mantenimiento de acuerdo con los requisitos para el mantenimiento de la aeronavegabilidad fijados por el Estado de matrícula;
			2. hasta que se venda la aeronave a una persona fuera de [ESTADO];
			3. hasta que se arriende la aeronave para ser explotada, se la matricule en otro país y se la elimine del registro de matrícula de [ESTADO]; o
			4. hasta que el Estado de matrícula lo revoque.
3. Un certificado de aeronavegabilidad especial, como un permiso de vuelo especial, tiene validez por el plazo que consta en el certificado.
4. El mantenimiento de la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad se deberá determinar mediante una inspección periódica a intervalos adecuados teniendo en cuenta el tiempo transcurrido y el tipo de servicio.
5. Cualquier omisión en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, en la forma definida en las normas de aeronavegabilidad que fije el Estado de matrícula, hará que no sea apta para su utilización hasta que dicha aeronave se vuelva a poner en condiciones de aeronavegabilidad

Anexo 8 de la OACI, Parte II: 3.2.3; 3.2.4; 3.2.5; 3.5; 4.2.3

14 CFR 21.181

Orden 8130.2J de la FAA, Sección 2: párrafo 2.1.6

#### COOPERACIÓN ENTRE ESTADOS PARA LA INFORMACIÓN SOBRE EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD, INCLUIDAS LAS DIRECTRICES DE AERONAVEGABILIDAD

1. Cuando una aeronave se matricule en [ESTADO], la Autoridad informará de ello al Estado de diseño y solicitará que la Autoridad reciba todas las AD relativas a esa aeronave o producto aeronáutico, así como todos los requisitos para establecer programas específicos de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
2. Cuando el Estado de diseño considere que la condición de una aeronave o producto aeronáutico no es segura, como lo demuestra una AD expedida por ese Estado, la Autoridad hará que los requisitos de esas directrices se apliquen a la aeronave civil matriculada en [ESTADO] del tipo identificado en esa AD.
3. La Autoridad puede identificar los boletines de servicio del fabricante y otras fuentes de datos, o establecer y prescribir inspecciones, procedimientos y limitaciones de cumplimiento obligatorio relacionados con la aeronave afectada en [ESTADO].
4. Nadie puede explotar una aeronave civil matriculada en [ESTADO] a la que se apliquen las medidas dispuestas en esta subsección, salvo de conformidad con la información obligatoria sobre la aeronavegabilidad continua aplicable.

14 CFR 39.1; 39.3; 39.13

Anexo 8 de la OACI, Parte II: 4.1; 4.2.1.1; 4.2.1.2; 4.2.2; 4.2.3; 4.2.4

Documento 9760 de la OACI, Parte II: Capítulo 1

Documento 9760 de la OACI, Parte III: Capítulo 1

Documento 9760 de la OACI, Parte V: Capítulo 1

#### ENMIENDA DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

1. La Autoridad puede enmendar un certificado de aeronavegabilidad estándar o especial:
2. a solicitud del propietario, explotador o agente de la aeronave; o
3. por iniciativa propia.
4. Las enmiendas se pueden hacer con las condiciones siguientes:
5. modificación de la aeronave (STC o TC enmendado);
6. un cambio de la Autoridad y motivo de la expedición;
7. un cambio en el modelo de la aeronave; y
8. un cambio en las limitaciones de utilización de una aeronave con un certificado de aeronavegabilidad especial.

14 CFR 21.177

Orden 8130.2J de la FAA

#### TRANSFERENCIA O ENTREGA DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

1. El propietario deberá transferir el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave:
2. al arrendatario, cuando arriende la aeronave dentro o fuera de [ESTADO];
3. al comprador, cuando venda la aeronave dentro de [ESTADO].
4. El propietario deberá entregar el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave a la Autoridad expedidora cuando venda la aeronave fuera de [ESTADO].

14 CFR 21.179

Orden 8130.2J de la FAA

#### TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

1. La Autoridad considerará que un certificado de aeronavegabilidad es válido para el transporte aéreo comercial solo cuando tenga adjuntas las especificaciones relativas a las operaciones expedidas por la Autoridad en que se identifiquen los tipos específicos de transporte comercial autorizado.

14 CFR 119.49; 129.11

#### EXHIBICIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

1. Nadie puede explotar una aeronave civil en [ESTADO] ni matriculada en [ESTADO] a menos que se exhiba en la entrada de la cabina de pasajeros o de la cabina de vuelo el certificado de aeronavegabilidad que requiere esta subparte, o un permiso de vuelo especial, de manera que sea legible para los pasajeros o la tripulación.

14 CFR 91.203(b)

## MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LAS AERONAVES Y LOS PRODUCTOS AERONÁUTICOS

#### APLICACIÓN

1. Esta subparte prescribe las normas que rigen el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves civiles matriculadas en [ESTADO] que se exploten dentro o fuera de las fronteras de [ESTADO].

#### GENERALIDADES

1. Nadie puede realizar tareas de mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones o inspecciones en una aeronave o producto aeronáutico a excepción de lo que se prescribe en el presente reglamento.
2. Nadie puede explotar una aeronave para la cual el fabricante haya publicado un manual de mantenimiento o instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad que contenga una sección con limitaciones a la aeronavegabilidad a menos que se haya cumplido con los plazos obligatorios de reemplazo de piezas, intervalos de inspección y procedimientos conexos que se especifican en esa sección, o con los intervalos alternativos de inspección y procedimientos conexos que se establecen en las especificaciones relativas a las operaciones aprobadas conforme a la Parte 9 del presente reglamento, o de acuerdo con el programa de inspección aprobado conforme a la Parte 8 del presente reglamento.
3. Nadie puede explotar una aeronave o producto aeronáutico a los que se aplique una AD expedida por el Estado de diseño o por el Estado de fabricación y adoptada para la aeronave matriculada en [ESTADO] o por la Autoridad o por el Estado de matrícula para la aeronave explotada dentro de [ESTADO], excepto de conformidad con los requisitos de dicha AD.
4. Cuando la Autoridad determine que un producto aeronáutico haya dado muestras de estar en condiciones inseguras, y que es probable que esa condición exista o se presente en otros productos del mismo diseño de tipo, la Autoridad puede expedir una AD que prescriba las inspecciones, las condiciones y limitaciones, si hay, conforme a las cuales pueden seguir funcionando estos productos.
5. La Autoridad informará al Estado de diseño de toda AD u otros requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad que expida, o de cualquier informe de mal funcionamiento o defecto.

Nota: La orientación sobre los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad figura en el Documento 9760 de la OACI, Manual de aeronavegabilidad.

Anexo 8 de la OACI, Parte II: 4.1; 4.2.3(d)–(f); 4.2.4

14 CFR 39.1; 39.3; 39.7; 43.3; 91.403(c); 121.363

JAR-OPS 1: 1.890

#### RESPONSABILIDAD

1. El propietario o explotador de una aeronave o, en el caso de una aeronave arrendada, el arrendatario, será el responsable de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, para lo cual confirmará que:
2. las tareas de mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones o inspecciones que afecten la aeronavegabilidad se efectúen según lo prescrito por el Estado de matrícula;
3. el personal de mantenimiento haga las anotaciones correspondientes en los registros de mantenimiento de la aeronave, para certificar que la aeronave es aeronavegable;
4. se conceda la aprobación para devolver la aeronave al servicio para demostrar que el trabajo de mantenimiento se realizó de manera satisfactoria y de conformidad con los métodos prescritos; y
5. si hay discrepancias pendientes, en la aprobación para devolver la aeronave al servicio se incluya una lista de los puntos de mantenimiento que no se hayan corregido y para los cuales se otorga una exención temporal en la lista de equipo mínimo, y estos puntos pasen a integrar el expediente permanente de la aeronave.
6. El propietario o explotador de un avión cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5.700 kg obtendrá y evaluará la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las medidas resultantes que se consideren necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para la Autoridad.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.1.1; 8.1.2; 8.1.3; 8.1.5; 8.8.1; 8.8.2; 8.8.3

Anexo 6 de la OACI, Parte II: 2.6; 3.8.5.

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.1.1; 6.1.2; 6.1.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección III: 6.1.1; 6.1.2; 6.1.3

14 CFR 91.403; 91.405; 121.363

JAR-OPS 1: subparte M

#### EXPERIENCIA OPERACIONAL Y DE MANTENIMIENTO

1. El propietario o explotador de un avión cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5.700 kg supervisará y evaluará la experiencia operacional y de mantenimiento con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad y deberá contar con un sistema por medio del cual se transmita a la entidad responsable del diseño de tipo de la aeronave información sobre fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros hechos que tengan o podrían tener efectos adversos en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.
2. El propietario o explotador y el AMO de un avión cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5.700 kg y de helicópteros cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 3.175 kg deberá comunicar a la Autoridad la información sobre servicio que esta requiera y de conformidad con el procedimiento que haya establecido.
3. El propietario o explotador y el AMO de un avión cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5.700 kg y de helicópteros cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 3.175 kg deberá comunicar a la entidad responsable del diseño de tipo de la aeronave la información sobre fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros hechos que tengan o podrían tener adversos en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.5.1

Anexo 8 de la OACI, Parte II: 4.2.3.1(f)

#### NOTIFICACIÓN DE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS

1. El propietario o explotador de una aeronave cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5.700 kg deberá notificar a la Autoridad todas las fallas, casos de mal funcionamiento o defectos dimanados de, como mínimo:
2. incendios durante el vuelo y de si se instaló o no un sistema de alarma contra incendio y del debido funcionamiento de este;
3. una falsa alarma de incendio durante el vuelo;
4. un sistema de escape del motor que cause daños durante el vuelo al motor, a la estructura adyacente, al equipo o a los componentes;
5. un componente de la aeronave que ocasione la acumulación o circulación de humo, vapor o emanaciones tóxicas o nocivas en el compartimiento de la tripulación o la cabina de pasajeros durante el vuelo;
6. una parada del motor durante el vuelo por la extinción de una llama;
7. una parada del motor durante el vuelo cuando haya daños externos en el motor o en la estructura de la aeronave;
8. una parada del motor durante el vuelo por ingestión de un cuerpo extraño o la formación de hielo;
9. la parada de más de un motor durante el vuelo;
10. un sistema para poner en bandera una hélice o la capacidad del sistema de controlar la velocidad excesiva durante el vuelo;
11. un sistema de instalación de combustible o de vaciado rápido de combustible que afecte el flujo de combustible o cause una pérdida peligrosa durante el vuelo;
12. la extensión o el repliegue del tren de aterrizaje, o la abertura o el cierre de las compuertas del tren de aterrizaje durante el vuelo;
13. un componente del sistema de frenos que ocasione una pérdida de la potencia de frenado cuando la aeronave esté en movimiento en tierra;
14. una estructura de la aeronave que necesite una reparación mayor;
15. fisuras, deformaciones permanentes o corrosión de la estructura de la aeronave, si exceden del máximo aceptable fijado por del fabricante o la Autoridad;
16. productos o sistemas aeronáuticos que requieran medidas de emergencia durante el vuelo (excepto las medidas para apagar un motor);
17. la interrupción de un vuelo, un cambio no programado de una aeronave en ruta o la parada no programada o el desvío de una ruta por dificultades técnicas o casos de mal funcionamiento presuntos o conocidos;
18. toda vibración o sacudida anormal causada por mal funcionamiento, falla o defecto estructural o sistémico; y
19. la falla o el mal funcionamiento de más de un instrumento de altitud, actitud o velocidad aerodinámica durante el funcionamiento de la aeronave.
20. El propietario o explotador de una aeronave cuya máxima certificada de despegue sea superior a 5.700 kg deberá notificar a la Autoridad:
21. el número de motores desmontados prematuramente por mal funcionamiento, falla o defecto, enumerados por marca y modelo, y el tipo de aeronave en la que estaban instalados; y
22. del número de puestas en bandera de las hélices en vuelo, enumeradas por tipo de hélice, motor y aeronave en la que estaban instaladas.
23. Todo informe requerido conforme a esta subsección deberá:
24. presentarse en un plazo de 3 días después de que se determine que se produjo la falla, el mal funcionamiento o el defecto que se debe notificar; e
25. incluir todos los datos a continuación, según estén disponibles o sean aplicables:
	* + 1. número de serie de la aeronave;
			2. cuando la falla, el mal funcionamiento o defecto afecte a un producto aeronáutico aprobado conforme a la autorización de una TSO, el número de serie del producto y la designación de modelo, según corresponda;
			3. cuando la falla, el mal funcionamiento o defecto afecte a un motor o una hélice, el número de serie del motor o la hélice, según corresponda;
			4. identificación de la pieza, componente o sistema de que se trate, incluido el número de la pieza; y
			5. el tipo de falla, mal funcionamiento o defecto.
26. La Autoridad, si es la Autoridad del Estado de matrícula de la aeronave, al recibir estos informes, se los presentará al Estado de diseño.
27. La Autoridad, si no es la Autoridad del Estado de matrícula de la aeronave, al recibir estos informes, se los presentará al Estado de matrícula.

Nota: Cuando el Estado de diseño sea distinto al Estado de fabricación, el Anexo 8 de la OACI, Parte II, Capítulo 4, párrafo 4.2.1.4 exige que el Estado de diseño y el Estado de fabricación lleguen a un acuerdo mutuo para transmitir información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad a fin de que cada Estado tome la medida que corresponda.

Anexo 8 de la OACI, Parte II: 4.2.3.1(e) y (f)

Documento 9760 de la OACI, Parte III: 4.6.4; 9.8.3.2

14 CFR 121.703

## REQUISITOS DE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN DE AERONAVES

Nota: La AC 43.13-1B de la FAA, Acceptable Methods, Techniques, and Practices – Aircraft Inspection and Repair (Métodos, técnicas y prácticas aceptables - Inspección y reparación de aeronaves), es un ejemplo de una norma aceptable para la inspección y reparación de aeronaves no presurizadas cuando no se dispone de instrucciones de reparación o mantenimiento del fabricante. La AC 43.13-2B de la FAA, Acceptable Methods, Techniques, and Practices – Aircraft Alterations (Métodos, técnicas y prácticas aceptables - Cambios de aeronaves), contiene métodos aceptables para modificar aeronaves no presurizadas cuando no se dispone de instrucciones de reparación o mantenimiento del fabricante.

#### APLICACIÓN

1. Esta subparte prescribe las normas que rigen el mantenimiento y la inspección de toda aeronave que tenga un certificado de aeronavegabilidad expedido por [ESTADO] o de los productos aeronáuticos conexos.

14 CFR 43.1

#### REQUISITOS GENERALES DE MANTENIMIENTO E INSPECCIONES

1. Nadie puede operar una aeronave a menos que esta, los productos aeronáuticos y el equipo de operación y de emergencia reciban el debido mantenimiento conforme a un programa definido y que la aeronave y los productos aeronáuticos sean inspeccionados de conformidad con un programa de inspección aprobado por la Autoridad.
2. El programa de mantenimiento deberá incluir una descripción de la aeronave y los productos aeronáuticos, así como los métodos recomendados para efectuar las tareas de mantenimiento. Esa información deberá incluir orientación sobre el diagnóstico de defectos.
3. El programa de mantenimiento deberá indicar las tareas de mantenimiento y los intervalos recomendados para realizarlas.
4. En el programa de mantenimiento se deberán definir las tareas de mantenimiento y la frecuencia que haya fijado el Estado de diseño como obligatorias para aprobar el diseño de tipo.
5. El programa de mantenimiento deberá disponer una aprobación para devolver la aeronave al servicio, lo cual debe incluir la documentación firmada de una manera satisfactoria para la Autoridad y que indique que los trabajos de mantenimiento se realizaron satisfactoriamente. La aprobación para devolver la aeronave al servicio deberá contener una certificación con:
6. los detalles básicos del mantenimiento efectuado;
7. la fecha en que concluyó el mantenimiento;
8. cuando corresponda, la identidad del AMO, del técnico de mantenimiento de aviación o del titular del AOC; y
9. la identidad de la persona o personas que firmaron la aprobación para devolver la aeronave al servicio.
10. El propietario o explotador utilizará uno de los programas de inspección que se mencionan a continuación, según corresponda a la aeronave y al tipo de explotación:
11. inspección anual;
12. inspección anual o inspección de 100 horas;
13. inspección progresiva; o
14. programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Nota: Los requisitos obligatorios identificados como parte de la aprobación del diseño de tipo suelen conocerse como requisitos para el mantenimiento de la certificación o limitaciones de la aeronavegabilidad.

Anexo 8 de la OACI, Parte IIIA: 10.1; 10.2; 10.3; 10.4

Anexo 8 de la OACI, Parte IIIB: 7.7.1; 7.7.2; 7.7.3; 7.7.4

Anexo 8 de la OACI, Parte IVB: 7.7.1; 7.7.2; 7.7.3; 7.7.4

Anexo 8 de la OACI, Parte VA: 7.7.1; 7.7.2; 7.7.3; 7.7.4

Anexo 8 de la OACI, Parte VI: 1.4.1; 1.4.2; 1.4.3; 1.4.4

Anexo 8 de la OACI, Parte VII: 1.3.1; 1.3.2; 1.3.3; 1.3.4

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.4.1

Anexo 6 de la OACI, Parte II, Sección II: 2.6.1.1; 2.6.1.2; 2.6.1.3; 2.6.1.4

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.7.1; 6.7.2

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección III: 6.5.1; 6.5.2

14 CFR 91.401; 91.409

#### PERSONAS AUTORIZADAS PARA EFECTUAR LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO, REVISIÓN GENERAL, MODIFICACIONES, REPARACIONES E INSPECCIONES

1. Ninguna persona u organismo puede efectuar ninguna tarea definida como mantenimiento en una aeronave o producto aeronáutico, a excepción de lo dispuesto a continuación:
2. Un piloto con una licencia expedida por la Autoridad puede realizar mantenimiento preventivo en cualquier aeronave de la que ese piloto sea propietario o explotador, siempre que la aeronave no figure en ninguna lista para ser usada por el titular de un AOC.
3. Toda persona que trabaje bajo la supervisión de un técnico de mantenimiento de aviación con licencia puede realizar los trabajos de mantenimiento, revisión general, modificación, reparación e inspección que el técnico supervisor de mantenimiento de aviación esté autorizado a efectuar:
	* + 1. si el supervisor mismo observa que el trabajo que se está realizando en la medida necesaria para asegurar que se haga debidamente; y
			2. si el supervisor está fácilmente disponible, en persona, para consultas.
4. Un técnico de mantenimiento de aviación con licencia puede efectuar o supervisar el mantenimiento o la modificación de una aeronave o un producto aeronáutico para los que esté habilitado, sujeto a las limitaciones impuestas por la Parte 2 del presente reglamento.
5. Un AMO puede realizar tareas de mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones e inspecciones de aeronaves dentro de los límites especificados por la Autoridad.
6. El titular de un AOC puede realizar tareas de mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones e inspecciones de aeronaves conforme a lo especificado por la Autoridad.
7. Un fabricante que posea el certificado de AMO puede:
	* + 1. reacondicionar o modificar cualquier producto aeronáutico fabricado por dicho fabricante de acuerdo con un certificado de tipo o de producción;
			2. reacondicionar o modificar cualquier producto aeronáutico fabricado por dicho fabricante conforme a la autorización de una TSO, a la aprobación de un fabricante de piezas expedida por el Estado de diseño, o a la especificación de un producto y proceso expedida por el Estado de diseño; y
			3. efectuar cualquier inspección requerida en la Parte 8 del presente reglamento en una aeronave que fabrique mientras se encuentre trabajando conforme a un certificado de producción o un sistema de inspección de producción con aprobación vigente para dicha aeronave.

Anexo 1 de la OACI: 4.2.2

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.1.2; 8.1.3

 Anexo 6 de la OACI, Parte II: 2.6.1; 2.6.3; 3.8.1.1

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.1.2; 6.1.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección III: 6.1.2.; 6.1.3

14 CFR 43.3; 145.201

#### PERSONAL AUTORIZADO PARA APROBAR LA DEVOLUCIÓN AL SERVICIO

1. Ninguna persona o entidad, excepto la Autoridad, puede aprobar la devolución al servicio de una aeronave o producto aeronáutico después de que se le hayan efectuado trabajos de mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones o inspecciones, salvo según lo dispuesto a continuación:
2. Un piloto con una licencia expedida por la Autoridad puede aprobar la devolución al servicio de su aeronave tras efectuar el mantenimiento preventivo autorizado.
3. Un técnico de mantenimiento de aviación con licencia puede aprobar la devolución al servicio de una aeronave o producto aeronáutico tras haber efectuado, supervisado o inspeccionado el mantenimiento sujeto a las limitaciones del párrafo 2.6.2.8 del presente reglamento.
4. Un AMO puede aprobar la devolución al servicio de una aeronave o producto aeronáutico según lo dispuesto en las especificaciones relativas a las operaciones aprobadas por la Autoridad.
5. El titular de un AOC puede aprobar la devolución al servicio de una aeronave o producto aeronáutico según lo especificado por la Autoridad.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.1.2; 8.1.3

Anexo 6 de la OACI, Parte II: 2.6.1.3; 2.6.4.2(d); 3.8.5.2(d)

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.1.2; 6.1.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección III: 6.12; 6.1.3.

14 CFR 43.7; 145.201

#### PERSONAS AUTORIZADAS PARA REALIZAR INSPECCIONES

1. Ninguna persona u organización, excepto la Autoridad, puede realizar las inspecciones que requiere el párrafo 8.2.1.7 del presente reglamento antes o después de que se le hayan efectuado trabajos de mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones o inspecciones a una aeronave o producto aeronáutico, salvo según lo dispuesto a continuación:
2. Un técnico de mantenimiento de aviación puede realizar las inspecciones obligatorias de aeronaves y productos aeronáuticos para los que esté habilitado y tenga experiencia reciente.
3. Un AMO puede efectuar las inspecciones obligatorias de aeronaves y productos aeronáuticos de acuerdo con las especificaciones relativas a las operaciones aprobadas por la Autoridad.
4. El titular de un AOC puede realizar las inspecciones obligatorias de aeronaves y productos aeronáuticos de conformidad con las especificaciones relativas a las operaciones aprobadas por la Autoridad.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.1.2; 8.1.3

 Anexo 6 de la OACI, Parte II: 2.6.1.1; 2.6.1.2; 2.6.1.3; 2.6.1.4; 3.8.1.1

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.1.2; 6.1.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección III: 6.1.2.; 6.1.3

14 CFR 43.15; 145.213; 121.369

#### REGLAS DE PERFORMANCE: MANTENIMIENTO

1. Toda persona que realice tareas de mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones o inspecciones en una aeronave o producto aeronáutico deberá emplear los métodos, las técnicas y las prácticas que se prescriben en:
2. el manual de mantenimiento de aeronaves vigente del fabricante o las instrucciones vigentes para el mantenimiento de la aeronavegabilidad que elabore el fabricante; y
3. otros métodos, técnicas y prácticas requeridas por la Autoridad, o los métodos, técnicas y prácticas que designe la Autoridad cuando no se cuente con documentación del fabricante.
4. Toda persona deberá usar las herramientas, el equipo y los aparatos de prueba necesarios para asegurar que el trabajo se realice de acuerdo con las prácticas aceptadas del sector. Si el fabricante interesado recomienda equipo o aparatos de prueba especiales, la persona que efectúe el mantenimiento deberá usar ese equipo o esos aparatos, o sus equivalentes, que sean aceptables para la Autoridad.
5. Toda persona que realice trabajos de mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones o inspecciones en una aeronave o producto aeronáutico deberá efectuarlos de tal manera, y con materiales de tal calidad, que la condición del producto aeronáutico sea, como mínimo, igual a su condición original o debidamente modificada con respecto a la función aerodinámica, la resistencia estructural, la resistencia a la vibración y el deterioro, así como otras cualidades que afecten la aeronavegabilidad.
6. Los métodos, las técnicas y las prácticas contenidas en el manual de control de mantenimiento y en el programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad de un explotador de servicios aéreos, según lo haya aprobado la Autoridad, constituirán medios aceptables de cumplimiento de los requisitos contenidos en esta subsección.

14 CFR 43.13; 121.369; 145.205

#### REGLAS DE PERFORMANCE: INSPECCIONES

1. GENERALIDADES. Toda persona que realice una inspección requerida por la Autoridad deberá hacerla de manera que determine si la aeronave, o las partes de esta sujetas a inspección, cumplen todos los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.
2. GIROAVIÓN. Toda persona que realice una inspección requerida de un giroavión deberá inspeccionar los sistemas que se mencionan a continuación de conformidad con el manual de mantenimiento de aeronaves del fabricante, o las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad del fabricante en cuestión:
3. los ejes motores o sistemas similares;
4. la caja de engranajes de la transmisión del rotor principal para detectar defectos evidentes;
5. el rotor principal y la sección central (o la zona equivalente); y
6. el rotor auxiliar en los helicópteros.
7. INSPECCIONES ANUALES Y DE 100 HORAS.
8. Toda persona que realice una inspección anual o de 100 horas deberá utilizar una lista de verificación durante la inspección. La lista de verificación puede ser una que diseñe esa persona, la que proporciona el fabricante del equipo que se va a inspeccionar o una obtenida de otra fuente. La lista de verificación deberá incluir el alcance y los detalles de los elementos prescritos por la Autoridad. Los componentes que deberán incluirse en la inspección anual o de 100 horas se prescriben en la NE 5.5.1.7.
9. Toda persona que apruebe la devolución al servicio de una aeronave con motor alternativo tras la inspección anual o de 100 horas deberá, antes de dar esa aprobación, poner en marcha el motor o los motores de la aeronave para determinar que la performance sea satisfactoria de conformidad con las recomendaciones vigentes del fabricante para:
	* + 1. potencia de salida (estática y a rpm mínimas);
			2. magnetos;
			3. presión del combustible y el aceite; y
			4. temperatura del cilindro y el aceite.
10. Toda persona que apruebe que una aeronave con turbina vuelva al servicio tras la inspección anual o de 100 horas deberá, antes de dar esa aprobación, poner en marcha el motor o los motores de la aeronave para determinar que la performance sea satisfactoria de acuerdo con las recomendaciones vigentes del fabricante.
11. INSPECCIONES PROGRESIVAS.
12. Toda persona que efectúe una inspección progresiva deberá, al principio del sistema de inspección progresiva, inspeccionar completamente la aeronave. Después de esta inspección inicial, se deberán realizar las inspecciones de rutina y detalladas, según lo prescrito en el calendario de inspección progresiva. Las inspecciones de rutina consisten en un examen o revisión visual de la aeronave y los productos aeronáuticos, en la medida que sea factible sin hacer ningún desmontaje. Las inspecciones detalladas consisten en un examen minucioso de la aeronave y los productos aeronáuticos, con el desmontaje que sea necesario. Para los fines de este párrafo, el revisión general de un producto aeronáutico se considera una inspección detallada.
13. Si la aeronave no se encuentra en la estación donde normalmente se realizan las inspecciones, un técnico de mantenimiento de aviación debidamente habilitado, un AMO o el fabricante de la aeronave puede efectuar inspecciones de conformidad con los procedimientos y usar los formularios de la persona que habría efectuado la inspección.
14. INSPECCIONES DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD.
15. Toda persona que ejecute el programa de inspección requerido para la aeronave del titular de un AOC o una aeronave que recibe mantenimiento según un programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad deberá realizar la inspección de acuerdo con las instrucciones y los procedimientos establecidos en dicho programa de inspección.

14 CFR 43.15; 121.369

#### REGLAS DE PERFORMANCE: LIMITACIONES DE LA AERONAVEGABILIDAD

1. Toda persona que realice una inspección u otros trabajos de mantenimiento especificados en la sección sobre limitaciones de la aeronavegabilidad del manual de mantenimiento vigente del fabricante, o en las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, deberá realizar la inspección u otras tareas de mantenimiento de conformidad con lo dispuesto en esa sección o con las especificaciones aprobadas por la Autoridad.

14 CFR 21.50(b); 43.16; 121.369

## REGISTROS Y ANOTACIONES DE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN

#### CONTENIDO, FORMATO Y DISPOSICIÓN DE LOS REGISTROS DE MANTENIMIENTO, MODIFICACIONES Y REPARACIONES DE AERONAVES Y DE PIEZAS DE DURACIÓN LIMITADA

1. Toda persona que realice el mantenimiento, modifique o repare una aeronave o piezas de duración limitada deberá, cuando el trabajo se efectúe de manera satisfactoria, hacer una anotación en el registro de mantenimiento de ese equipo, como se indica a continuación:
2. Una descripción (o referencia a datos aceptables para la Autoridad) del trabajo efectuado, que incluya:
	* + 1. el tiempo total en servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos, según corresponda) de la aeronave y todas las piezas de duración limitada;
			2. condición actual del cumplimiento con toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad;
			3. detalles apropiados de las modificaciones y reparaciones;
			4. tiempo en servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos, según corresponda) desde el último revisión general de la aeronave o de sus componentes sujetos a revisión general obligatorio;
			5. situación actualizada del cumplimiento de toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad; y
			6. registros detallados de los trabajos de mantenimiento que demuestren que se cumplieron todos los requisitos para firmar la aprobación para devolver la aeronave al servicio.
3. La fecha de terminación de los trabajos efectuados.
4. El nombre, la firma, el número y el tipo de la licencia de la persona que aprueba el trabajo.

Nota: La firma constituye la aprobación para devolver la aeronave al servicio solo con respecto al trabajo realizado.

1. Además de la anotación que se requiere en el párrafo 5.6.1.1(a) de esta subsección, toda persona que realice una reparación mayor o una modificación importante deberá asentar ese trabajo en el formato y de la manera que se prescriba en la NE 5.6.1.1(B).

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.4.1

Anexo 6 de la OACI, Parte II: 2.6.2

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.4.1; 6.7.1; 6.7.2; 6.8.1

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección III: 6.2.1; 6.5.1; 6.5.2

14 CFR 43.9; 121.380

JAR-OPS 1: 1.920

#### CONTENIDO, FORMA Y DISPOSICIÓN DE LOS REGISTROS DE MANTENIMIENTO, REVISIÓN GENERAL, MODIFICACIONES Y REPARACIONES DE UN PRODUCTO AERONÁUTICO

1. Nadie deberá aprobar la devolución al servicio de un producto aeronáutico en el que se hayan efectuado trabajos de mantenimiento, revisión general, modificaciones o reparaciones, a menos que:
2. se haya hecho la anotación correspondiente en el registro de mantenimiento; y
3. el formulario Reparación mayor o modificación importante autorizado o proporcionado por la Autoridad se haya firmado de la manera prescrita por esta.
4. Si una reparación mayor o una modificación importante genera un cambio en las limitaciones de utilización de la aeronave o en los datos de vuelo contenidos en el manual de vuelo aprobado de la aeronave, esas limitaciones de utilización o esos datos de vuelo se deben modificar y estipular debidamente según lo prescrito.
5. Nadie deberá describir, en ninguna anotación de mantenimiento ni en ningún formulario obligatorio, que un producto aeronáutico fue reacondicionado a menos que dicho producto aeronáutico haya sido:
6. desmontado, limpiado, inspeccionado conforme a lo permitido, reparado según sea necesario, y montado de nuevo usando métodos, técnicas y prácticas aceptables para la Autoridad; y
7. sometido a pruebas conforme a normas y datos técnicos aprobados, o a normas vigentes y datos técnicos aceptables para la Autoridad que hayan sido elaborados y documentados por el titular del TC, del STC o de una aprobación de la Autoridad para la fabricación de un material, una pieza, un proceso o un dispositivo.
8. Si un AMO realiza trabajos de mantenimiento, revisión general, modificación o reparación de un producto aeronáutico, el AMO deberá completar una etiqueta de aprobación de aeronavegabilidad, según se prescribe en la Parte 6 del presente reglamento.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.1.2; 8.1.3; 8.4.1(c); 8.6

Anexo 6 de la OACI, Parte II: 2.6.2; 2.6.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.1.2; 6.1.3; 6.4.1(c); 6.4

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección III: 6.1.2; 6.1.3; 6.2.1(c); 6.4

14 CFR 43.2; 43.7; 43.11; 145.201; 121.369

#### CONTENIDO, FORMA Y DISPOSICIÓN DE LOS REGISTROS DE INSPECCIONES PARA LA DEVOLUCIÓN AL SERVICIO

1. ANOTACIONES EN EL REGISTRO DE INSPECCIÓN. La persona que aprueba o desaprueba la devolución al servicio de una aeronave o un producto aeronáutico tras una inspección realizada conforme a la Parte 8 del presente reglamento deberá hacer una anotación en el registro de mantenimiento de ese equipo que contenga la información siguiente:
2. el tipo de inspección y una descripción breve del alcance de la inspección;
3. la fecha de la inspección y el tiempo total que la aeronave o producto aeronáutico estuvo en servicio;
4. la firma, el número de licencia y tipo de licencia que posee la persona que aprueba o desaprueba la devolución al servicio de la aeronave o el producto aeronáutico;
5. si se determina que la aeronave o el producto aeronáutico es aeronavegable y se aprueba la devolución al servicio, la declaración que figura a continuación o una redactada de manera similar: “Certifico que esta aeronave o este producto aeronáutico fue inspeccionado conforme a una inspección (escribir el tipo) y se determinó que está en condiciones de aeronavegabilidad”;
6. si no se aprueba la devolución al servicio de la aeronave o el producto aeronáutico por la necesidad de que reciba mantenimiento o por incumplir las especificaciones aplicables, las AD u otros datos aprobados, la declaración que figura a continuación o una redactada de manera similar: “Certifico que esta aeronave o este producto aeronáutico fue inspeccionado conforme a una inspección (escribir el tipo) y que se entregó al propietario o al explotador de la aeronave una lista de las discrepancias y de los elementos no aeronavegables, con fecha (escribir la fecha)”; y
7. si se realiza la inspección conforme a un programa de inspección estipulado en la Parte 8 del presente reglamento, una anotación que indique el programa de inspección y la parte de ese programa de inspección efectuado con una declaración que afirme que la inspección se realizó conforme a las inspecciones y los procedimientos de ese programa en particular.
8. LISTA DE DISCREPANCIAS. Si la persona que realiza la inspección requerida en la Parte 8 del presente reglamento concluye que la aeronave no es aeronavegable o que discrepa de los datos aplicables del certificado de tipo, las AD u otros datos aprobados de los que depende la aeronavegabilidad, dicha persona deberá entregar al propietario o explotador de la aeronave una lista firmada y fechada de esas discrepancias.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.1.2; 8.1.3

Anexo 6 de la OACI, Parte II: 2.6.4; 3.8.5

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.1.2; 6.1.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección III: 6.12; 6.1.3.

14 CFR 43.11

REGLAMENTO MODELO DE LA AVIACIÓN CIVIL

[ESTADO]

 PARTE 5. NORMAS DE EJECUCIÓN

VERSIÓN 2.9

NOVIEMBRE DE 2019

Para facilitar la referencia, el número asignado a cada NE corresponde al reglamento conexo. Por ejemplo, la NE 5.5.1.7 indica una norma que se exige en el párrafo 5.5.1.7 de esta parte.

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

## PARTE 5. NORMAS DE EJECUCIÓN

#### NE 5.1.1.2(B) DEFINICIONES

1. Modificaciones importantes
2. MODIFICACIONES IMPORTANTES DE LA CÉLULA. Las modificaciones importantes de la célula comprenden las modificaciones de las siguientes partes de la aeronave o de los siguientes tipos, cuando no se incluyen en las especificaciones aplicables del fabricante ni en la ficha técnica del certificado de tipo:
	* + 1. Alas
			2. Planos de cola
			3. Fuselaje
			4. Bancada de motor
			5. Sistema de control
			6. Tren de aterrizaje
			7. Casco o flotadores
			8. Elementos de una célula, incluidos largueros, costillas, ajustes, amortiguadores, arriostramiento, capós, carenas y contrapesos
			9. Sistema accionador de componentes hidráulicos y eléctricos
			10. Palas de rotor
			11. Cambios de la masa en vacío o el equilibrio en vacío que darían lugar a un aumento de la masa máxima certificada de despegue o de los límites del centro de gravedad de la aeronave
			12. Cambios del diseño básico de los sistemas de combustible, aceite, refrigeración, calefacción, presurización de cabina, eléctrico, hidráulico, descongelante y de escape
			13. Cambios de las alas o las superficies de control fijas o móviles que afectarían las características de flameo y vibración
3. MODIFICACIONES IMPORTANTES DEL GRUPO PROPULSOR. Las modificaciones importantes del grupo propulsor incluyen las siguientes, aun cuando no se enumeren en las especificaciones aplicables del motor:
	* + 1. Conversión de un motor de aeronave de un modelo aprobado a otro que implique cambios en el índice de compresión, el engranaje desmultiplicador de la hélice, los índices del engranaje impulsor o la sustitución de piezas principales del motor que exijan una amplia reinstalación y prueba del motor
			2. Cambios del motor por reemplazo de sus piezas estructurales del motor de la aeronave por otras no suministradas por el fabricante original o no aprobadas directamente por la Autoridad
			3. Instalación de un accesorio que no esté aprobado para el motor
			4. Desmontaje de accesorios que figuren como equipo necesario en las especificaciones de la aeronave o del motor
			5. Instalación de piezas estructurales que no sean del tipo aprobado para la instalación
			6. Conversión de cualquier tipo con objeto de utilizar combustible de una potencia específica o de un grado que no sea el que figura en las especificaciones del motor
4. MODIFICACIONES IMPORTANTES DE LA HÉLICE. Cuando no estén autorizadas en las especificaciones aplicables de las hélices, las modificaciones importantes de las hélices incluyen:
	* + 1. Cambios en el diseño de las palas
			2. Cambios en el diseño del núcleo
			3. Cambios en el diseño del regulador o del control
			4. Instalación de un sistema regulador de paso o de puesta en bandera de la hélice
			5. Instalación de un sistema descongelante de la hélice
			6. Instalación de piezas no aprobadas para la hélice
5. MODIFICACIONES IMPORTANTES DE LOS DISPOSITIVOS. Las modificaciones importantes de dispositivos son las modificaciones del diseño básico que no se hagan de acuerdo con las recomendaciones del fabricante del dispositivo ni con las AD aplicables. Además, las modificaciones importantes de los dispositivos incluyen cambios en el diseño básico del equipo de radiocomunicación y de navegación aprobado conforme a un certificado de tipo u otra autorización que afecten la estabilidad de la frecuencia, el nivel de ruido, la sensibilidad, selectividad, distorsión, emisiones no esenciales, características del control automático del volumen o la capacidad de cumplir las condiciones de la prueba ambiental y otros cambios que afecten el funcionamiento del equipo.
6. Reparaciones mayores
7. REPARACIONES MAYORES DE LA CÉLULA. Las reparaciones mayores de la célula incluyen las reparaciones de las siguientes partes de una célula y de los siguientes tipos, e implican el aumento de la resistencia, el refuerzo y el empalme, así como la fabricación de elementos estructurales primarios, o sus reemplazos, cuando el reemplazo sea por fabricación, como con remaches o soldaduras:
	* + 1. Vigas de cajón
			2. Alas o superficies de control monocasco o semimonocasco
			3. Larguerillos o cuerdas del ala
			4. Largueros del ala
			5. Patines del larguero del ala
			6. Miembros de vigas tipo armadura
			7. Almas delgadas de viga
			8. Miembros de quilla y de arista de cascos o flotadores de hidroavión
			9. Miembros a compresión de chapa corrugada que actúan como material del patín de las alas o los planos de cola
			10. Costillas principales del ala y miembros a compresión
			11. Montantes arriostrados de ala o de plano de cola
			12. Bancada de motor
			13. Largueros de fuselaje
			14. Miembros de la armadura lateral u horizontal o mamparos
			15. Anclajes y soportes del asiento principal
			16. Montantes arriostrados del tren de aterrizaje
			17. Ejes
			18. Ruedas
			19. Partes del sistema de mando, como columnas de control, pedales, ejes, soportes o balancines
			20. Reparaciones que impliquen la sustitución del material
			21. Reparación de superficies con daños de más de 15 cm en cualquier dirección en una cubierta resistente de metal o madera contrachapada
			22. Reparación de partes del revestimiento metálico agregando juntas adicionales
			23. Empalmes del revestimiento metálico
			24. Reparación de tres o más costillas adyacentes del ala o de la superficie de control, o del borde de ataque de las alas y las superficies de control entre dichas costillas adyacentes
			25. Reparación del revestimiento de tela en una superficie mayor que la necesaria para reparar dos costillas adyacentes
			26. Reemplazo de la tela sobre partes con revestimiento de tela, como alas, fuselajes, estabilizadores y superficies de control
			27. Reparaciones, incluido el cambio de fondo, de los tanques de combustible y de aceite integrados o desmontables
8. REPARACIONES MAYORES DEL GRUPO PROPULSOR. Las reparaciones mayores de un grupo propulsor pueden ser, entre otras:
	* + 1. Separación o desmontaje del cárter o del cigüeñal de un motor alternativo equipado con un sobrealimentador integrado
			2. Separación o desmontaje del cárter o del cigüeñal de un motor alternativo equipado con engranaje reductor que no sea de una hélice de engranaje recto
			3. Reparaciones especiales de partes estructurales del motor por soldadura, enchapado, metalizado u otros métodos
9. REPARACIONES MAYORES DE LAS HÉLICES. Las reparaciones mayores de una hélice pueden ser, entre otras:
10. Reparación o enderezamiento de las palas de acero
11. Reparación o maquinado de núcleos de acero
12. Acortamiento de las palas
13. Restitución de las puntas de pala en hélices de madera
14. Reemplazo de los laminados externos en hélices de madera de paso fijo
15. Reparación de agujeros roscados alargados en el núcleo de hélices de madera de paso fijo
16. Trabajo de incrustación en palas de madera
17. Reparación de las palas de material compuesto
18. Reemplazo de la tela de las puntas
19. Reemplazo del revestimiento de plástico
20. Reparación de los reguladores de paso de la hélice
21. Revisión general de las hélices de paso regulable
22. Reparación de abolladuras profundas, cortes, marcas, hendiduras, etc., y enderezado de las palas de aluminio
23. Reparación o reemplazo de los elementos internos de las palas
24. REPARACIONES MAYORES DE DISPOSITIVOS. Las reparaciones mayores de un dispositivo pueden ser, entre otras:
	* + 1. Calibración y reparación de instrumentos
			2. Calibración del equipo de aviónica o informático
			3. Rebobinado de la bobina inductora de un accesorio eléctrico
			4. Desmontaje completo de las válvulas complejas de potencia hidráulica
			5. Revisión general de los carburadores a presión y de las bombas hidráulicas, de combustible y de aceite a presión
25. Mantenimiento preventivo
26. El mantenimiento preventivo se limita a los trabajos siguientes, siempre que no impliquen operaciones complicadas de montaje:
	* + 1. Desmontaje, instalación y reparación de las llantas del tren de aterrizaje
			2. Reemplazo de las cuerdas elásticas de los amortiguadores del tren de aterrizaje
			3. Mantenimiento de los montantes amortiguadores del tren de aterrizaje con la adición de aceite, aire o ambos
			4. Mantenimiento de los cojinetes de ruedas del tren de aterrizaje (por ejemplo, limpieza y lubricación)
			5. Reemplazo del cableado de seguridad o chavetas de cuña defectuosos
			6. Lubricación que no requiera desmontaje que no sea la extracción de elementos no estructurales como placas de cubierta, carenados y fuselado
			7. Aplicación de parches sencillos de tela que no requieran costura de refuerzo ni el desmontaje de superficies de control o partes estructurales
			8. Llenado del líquido hidráulico en el depósito
			9. Acabado del revestimiento decorativo del fuselaje, las superficies de las alas y del plano de cola (con exclusión de las superficies de control equilibradas), carenas, capós, tren de aterrizaje, interior de la cabina de pasajeros o de la cabina de pilotaje, cuando no sea necesario quitar ni desmontar ninguna estructura principal ni sistema operativo
			10. Aplicación de material de protección o conservación a componentes de manera que no implique desmontar ninguna estructura principal ni sistema operativo y siempre que el recubrimiento no esté prohibido ni sea contrario a las buenas prácticas
			11. Reparación de la tapicería y los accesorios decorativos de la cabina de pasajeros o la cabina de pilotaje cuando no sea necesario desmontar ninguna estructura principal ni sistema operativo, no interfiera con un sistema operativo ni afecte la estructura principal de la aeronave
			12. Reparaciones menores y sencillas de las carenas, placas de cubierta no estructurales y capós, así como parches y refuerzos pequeños que no cambien el perfil de manera que interfiera con el flujo de aire apropiado
			13. Reemplazo de los marcos de las ventanas cuando ese trabajo no interfiera con la estructura de ningún sistema operativo, como controles, equipo eléctrico, etc.
			14. Reemplazo de cinturones de seguridad
			15. Reemplazo de asientos o partes de los asientos con piezas de repuesto aprobadas para la aeronave, que no implique desmontar ninguna estructura principal ni sistema operativo
			16. Detección y reparación de averías en los circuitos del cableado de las luces de aterrizaje
			17. Reemplazo de lámparas, reflectores, lentes de las luces de posición y de aterrizaje
			18. Reemplazo de ruedas y esquíes que no implique ningún cálculo de masa y centrado
			19. Reemplazo de capós de manera que no requiera desmontar la hélice ni desconectar los controles de vuelo
			20. Reemplazo o limpieza de bujías y ajuste de la separación de los electrodos de las bujías
			21. Reemplazo de las conexiones de las mangueras, excepto las conexiones hidráulicas
			22. Reemplazo de las tuberías prefabricadas de alimentación de combustible
			23. Limpieza de los filtros de combustible y aceite
			24. Reemplazo y mantenimiento de las baterías
			25. Reemplazo o ajuste de las sujeciones no estructurales de importancia menor para las operaciones
			26. Instalación de dispositivos que evitan confusiones en el tipo de combustible al repostar a fin de reducir el diámetro del orificio de llenado del depósito de combustible siempre que el fabricante haya incluido el dispositivo específico en los datos del TC de la aeronave y haya proporcionado las instrucciones debidamente aprobadas y aceptables para la Autoridad para la instalación del dispositivo específico, y que la instalación no implique desmontar el orificio de llenado existente

14 CFR 43, apéndices A y B

#### NE 5.3.1.5 EXPEDICIÓN DE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESTÁNDAR

1. El certificado de aeronavegabilidad estándar expedido por la Autoridad tendrá el formato siguiente:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **\*** |  | *[ESTADO DE MATRÍCULA]* |  | \* |
|  |  | *[AUTORIDAD EXPEDIDORA]* |  |  |
|  |  | **CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD** |  |  |
| 1. Marcas de nacionalidad y de matrícula: |  | 2. Fabricante y designación de aeronave dada por del fabricante:† |  | 3. Número de serie de la aeronave: |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| ` |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| 4. Categorías u operación:‡ |  |  |
|  |  |  |  |  |
| 5. El presente certificado de aeronavegabilidad se expide de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 7 de diciembre de 1944 y con [REGLAMENTO APLICABLE DEL ESTADO] con respecto a la aeronave arriba descrita, la cual se considerará aeronavegable siempre y cuando reciba mantenimiento y sea explotada de conformidad con lo anterior y con las limitaciones de utilización pertinentes. |
|  |  |  |  |  |
| Fecha de expedición: |  |  | [Firma]: |  |
|  |  |  |  |  |
| 6.§ |

Formulario de la CAA con fecha 11/2019

\* Para uso del Estado de matrícula.

† La designación del fabricante de la aeronave deberá incluir el tipo y modelo de esta.

‡ Este espacio se reserva para indicar el fundamento de la certificación (es decir, el código de certificación) con que cumple la aeronave en particular o la categoría de operación permitida a la que pertenece (por ejemplo, transporte aéreo comercial, trabajos aéreos o transporte privado).

§ Este espacio se deberá usar o bien para la anotación periódica (que indique la fecha de vencimiento) o bien para una declaración de que la aeronave recibe el debido mantenimiento conforme a un sistema de inspección continua.

Anexo 8 de la OACI, Parte II, Capítulo 3: Figura 1

#### NE 5.3.1.6 EXPEDICIÓN DE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL

1. El certificado de aeronavegabilidad especial expedido por la Autoridad tendrá el formato siguiente:

|  |
| --- |
| *[ESTADO DE MATRÍCULA]* |
| *[AUTORIDAD EXPEDIDORA]* |
| **CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL** |
| Categoría y designación: |
| Finalidad: |
| Fabricante: | Nombre: |
| Dirección: |
| Vuelo: | Desde: |
| Hacia: |
| Número de matrícula: | Número de serie: |
| Fabricante: | Modelo: |
| Fecha de expedición: | Fecha de vencimiento: |
| Las limitaciones de utilización con fecha [dd/mm/aaaa] forman parte del presente certificado. |
| Firma del representante de la CAA: | Número de designación u oficina: |
| Todo cambio, reproducción o uso indebido del presente certificado puede ser sancionado según se especifica en la Parte 1 del reglamento de la aviación. El presente certificado se deberá exhibir en la aeronave de conformidad con lo dispuesto en la Parte 8 del reglamento de la aviación. |
| Número de formulario de la CAA: | *Véase el reverso.* |
| *Frente del formulario* |

|  |
| --- |
| El presente certificado de aeronavegabilidad especial se expide conforme a la autoridad dimanada de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil (la Ley), en su forma enmendada, y la Parte 5 del reglamento de la aviación. |
| Por el presente certificado de aeronavegabilidad especial se autoriza al fabricante mencionado en el reverso a realizar pruebas de vuelo de producción, y solamente pruebas de vuelo de producción, de las aeronaves matriculadas a su nombre. Nadie puede realizar las pruebas de vuelo de producción: (1) para transportar a personas o bienes por remuneración o arrendamiento, ni (2) para transportar a personas que no sean esenciales para la finalidad del vuelo.  |
| Por el presente certificado de aeronavegabilidad especial se autoriza el vuelo especificado en el reverso con la única finalidad que se muestra en la sección Finalidad. |
| Por el presente certificado de aeronavegabilidad especial se certifica que, a la fecha de expedición, la aeronave para la que se expidió había sido inspeccionada y se había determinado que cumple con lo dispuesto en el reglamento de la aviación aplicable. La aeronave no cumple los requisitos del código de aeronavegabilidad detallado aplicable e integral según lo dispuesto en el Anexo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Nadie puede explotar la aeronave descrita en el reverso: (1) excepto de acuerdo con el reglamento de la aviación aplicable y con los términos, condiciones y limitaciones que puede prescribir la Autoridad como parte de este certificado, ni (2) sobre un país extranjero sin permiso de dicho país. |
| El presente certificado de aeronavegabilidad especial conserva su vigencia por el plazo prescrito en los requisitos reglamentarios y de acuerdo con lo allí dispuesto a menos que sea entregado, suspendido o revocado antes de su vencimiento. |
| *Reverso del formulario* |

Formulario de la CAA con fecha 11/2019

Orden 8130.2J de la FAA

#### NE 5.5.1.7 REGLAS DE PERFORMANCE: INSPECCIONES

1. Toda persona que efectúe una inspección anual o de 100 horas deberá, antes de esa inspección, limpiar meticulosamente la aeronave y el motor de la aeronave, y retirar o abrir todas las placas de inspección, puertas de acceso, capós y carenas que sea necesario.
2. Toda persona que efectúe una inspección anual o de 100 horas deberá inspeccionar, cuando corresponda, los componentes siguientes:
3. Grupo de fuselaje y casco:
	* + 1. Revestimiento metálico y de tela, para detectar algún deterioro, deformaciones u otras pruebas de fallas, y uniones o ajustes defectuosos o inseguros
			2. Sistemas y componentes, para detectar errores en la instalación, defectos evidentes y funcionamiento insatisfactorio
4. Grupo de cabina de pasajeros y cabina de vuelo:
	* + 1. En general: para determinar si hay suciedad y equipo suelto que podría obstruir los mandos
			2. Asientos y cinturones de seguridad: para determinar si están en malas condiciones y si presentan defectos evidentes
			3. Ventanillas y parabrisas: para determinar si hay deterioro o rupturas
			4. Instrumentos: para detectar condiciones deficientes en la instalación y las marcas y (cuando sea factible) el funcionamiento indebido
			5. Controles de vuelo y del motor: para determinar si están mal instalados y funcionan mal
			6. Baterías: para revisar si están mal instaladas y mal cargadas
			7. Todos los sistemas: para determinar si están mal instalados, si están en malas condiciones o presentan defectos obvios y evidentes, y sujeciones inseguras
5. Grupo de motor y góndola:
	* + 1. Sección del motor: para detectar indicios visibles de pérdida excesiva de combustible, aceite o líquido hidráulico, y buscar el origen de dichas fugas
			2. Pernos y tuercas: para determinar si el torque es incorrecto y si presentan defectos evidentes
			3. Motor interno: para revisar la compresión del cilindro y detectar partículas de metal o cuerpos extraños en los filtros y en los tapones de drenaje del colector; determinar si hay compresión débil del cilindro, condiciones internas indebidas y tolerancias internas incorrectas
			4. Bancada de motor: para detectar fisuras, aflojamiento de la bancada y aflojamiento del motor que se va a instalar
			5. Amortiguadores flexibles de vibración: para revisar que estén en buenas condiciones y no haya deterioro
			6. Mandos del motor: para detectar defectos, desplazamientos indebidos y sujeciones incorrectas
			7. Tuberías, mangueras y abrazaderas: para determinar si hay fugas o si están en malas condiciones y sueltas
			8. Tubos de escape: para revisar si presentan fisuras, defectos y mala sujeción
			9. Accesorios: para detectar defectos evidentes en la seguridad de la instalación
			10. Todos los sistemas: para determinar si están debidamente instalados, si están en malas condiciones generales, si presentan defectos y sujeciones inseguras
			11. Capó: para revisar si presenta fisuras y defectos
6. Grupo del tren de aterrizaje:
	* + 1. Todas las unidades: para detectar condiciones deficientes y sujeciones inseguras
			2. Dispositivos de amortiguación: para verificar que tengan el nivel correcto de líquido amortiguador oleoneumático
			3. Mecanismos de articulación, armaduras y elementos estructurales: para detectar desgaste, fatiga y deformación indebidos o excesivos
			4. Mecanismo de retracción y cierre: para revisar que funcione debidamente
			5. Líneas hidráulicas: para detectar pérdidas
			6. Sistema eléctrico: para revisar si hay desgaste por rozamiento y funcionamiento indebido de los interruptores
			7. Ruedas: para detectar fisuras y defectos, y revisar las condiciones de los cojinetes
			8. Llantas: para revisar si hay desgaste y cortes
			9. Frenos: para determinar que tengan el ajuste correcto
			10. Flotadores y esquíes: para detectar sujeciones inseguras y defectos obvios o evidentes
7. Conjunto de las alas y la sección central para detectar:
	* + 1. condiciones generales deficientes
			2. deterioro del revestimiento metálico o de tela
			3. deformaciones
			4. indicios de fallas
			5. sujeciones inseguras
8. Montaje completo del empenaje para detectar:
	* + 1. condiciones generales deficientes
			2. deterioro del revestimiento metálico o de tela
			3. deformaciones
			4. indicios de fallas
			5. sujeción insegura
			6. instalación incorrecta de los componentes
			7. funcionamiento incorrecto de los componentes
9. Grupo de la hélice:
	* + 1. Conjunto de la hélice: para detectar fisuras, hendiduras, trabas y pérdida de aceite
			2. Pernos: para determinar si el torque es incorrecto y falta seguridad
			3. Dispositivos anticongelantes: para detectar funcionamiento indebido y defectos evidentes
			4. Mecanismos de mando: para revisar si hay mal funcionamiento, instalación insegura y desplazamiento restringido
10. Grupo de aviónica e instrumentos:
	* + 1. Equipo de aviónica e instrumentos: para detectar mala instalación y montajes inseguros
			2. Cables y conductos eléctricos: para determinar si hay tendidos incorrectos, instalación insegura y defectos evidentes
			3. Uniones y protecciones: para revisar que estén debidamente instaladas y en buenas condiciones
			4. Antena y antena de arrastre: para detectar condiciones deficientes, instalación insegura y mal funcionamiento
11. Grupo electrónico y eléctrico:
	* + 1. Cables y conductos eléctricos: para determinar si hay recorridos incorrectos, inseguridad en la instalación y defectos evidentes
			2. Uniones y protecciones: para revisar que estén debidamente instaladas y en buenas condiciones
12. Elementos instalados que no figuren de otro modo en esta lista o que tengan instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad: para determinar si están bien instalados y funcionan correctamente

14 CFR 43, Apéndice D

#### NE 5.6.1.1(B) REGISTRO DE REPARACIONES MAYORES Y MODIFICACIONES IMPORTANTES

1. Toda persona que realice una reparación mayor o una modificación importante deberá:
2. firmar el debido formulario que prescriba la Autoridad, al menos por duplicado;
3. entregar una copia firmada de ese formulario al propietario o explotador de la aeronave; y
4. enviar una copia de ese formulario a la Autoridad, de acuerdo con las instrucciones de la Autoridad, en las 48 horas siguientes a la aprobación para devolver al servicio el producto aeronáutico.

Nota: Algunos Estados tienen un sistema electrónico para asentar las reparaciones mayores y las modificaciones importantes. En esta NE se parte del supuesto de que el Estado utilizará un formulario impreso por duplicado. Si se usa un sistema electrónico, se recomienda que se incluyan en ese sistema los datos que figuran aquí.

1. Para las reparaciones mayores que se realicen de conformidad con un manual o con especificaciones aceptables para la Autoridad, en lugar de los requisitos de la NE 5.6.1.1(B)(a), el AMO puede:
2. utilizar la orden de trabajo del cliente en la que se asentó la reparación;
3. entregar al propietario de la aeronave una copia firmada de la orden de trabajo y conservar una copia al menos por 1 año a partir de la fecha en que se aprobó la devolución al servicio del producto aeronáutico;
4. entregar al propietario de la aeronave la aprobación para devolver el producto aeronáutico al servicio firmada por un representante autorizado del AMO, e incluir la información siguiente:
	* + 1. la identidad del producto aeronáutico;
			2. si se trata de una aeronave, marca, modelo, número de serie, marcas de nacionalidad y de matrícula, y ubicación del área reparada;
			3. si se trata de un producto aeronáutico, nombre del fabricante, nombre de la pieza, el modelo y los números de serie (si hay); e
5. incluir la declaración siguiente o una redactada de manera similar:

|  |
| --- |
| La aeronave o el producto aeronáutico antes identificado fue reparado, reacondicionado e inspeccionado de conformidad con las instrucciones aplicables y vigentes del Estado de diseño y con los requisitos reglamentarios de la Autoridad, y recibió la aprobación para volver al servicio.Los detalles pertinentes de la reparación constan en los archivos de ese organismo de mantenimiento. |
| Número de orden: |  | Fecha: |  |
|  |  |  |  |
| Firmado por: |  |  |
|  | *(Firma del representante autorizado)* |  |
|  |  |  |
| *(Nombre del establecimiento)* |  | *(Número del certificado del AMO)* |
|  |  |  |  |
|  | *(Dirección)* |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Formulario de la CAA con fecha 11/2019

 14 CFR 43, Apéndice B.

1. El ejemplo de formulario que se presenta a continuación se puede utilizar para asentar modificaciones importantes y reparaciones mayores:

|  |  |
| --- | --- |
| **REPARACIÓN MAYOR Y MODIFICACIÓN IMPORTANTE DE UN PRODUCTO AERONÁUTICO** | [ESTADO] |
|  | Para uso exclusivo de la CAA |
|  | Identificación de la oficina |
| INSTRUCCIONES: Escribir a máquina o con letra de molde. En el párrafo 5.6.1.1(b) y la NE 5.6.1.1(B) de los requisitos reglamentarios, véanse las instrucciones y la disposición de este formulario. |
| **1. Aeronave** | Marca: | Modelo: |
|  | Número de serie: | Marcas de nacionalidad y de matrícula: |
| **2. Propietario** | Nombre (como figura en el certificado de matrícula de la aeronave): | Dirección (como figura en el certificado de matrícula de la aeronave) |
| **3. Para uso exclusivo de la Autoridad** |
| **4. Identificación de la unidad** | **5. Tipo** |
| Unidad | Marca | Modelo  | Número de serie | Reparación | Modificación |
| **Célula** | (como se describe en el punto 1 anterior) |  |  |
| **Grupo propulsor** |  |  |  |  |  |
| **Hélice** |  |  |  |  |  |
| **Dispositivo** | Tipo: |  |  |  |  |
|  | Fabricante: |  |  |  |  |
| **6. Declaración de conformidad** |
| A. Nombre y dirección del organismo | B. Tipo de licencia u organismo | C. Número de licencia o certificado |
|  | [ ]  AMT con licencia [ ]  A [ ]  P o [ ]  A/P | (En el caso de un AMO, incluir las habilitaciones correspondientes expedidas para la reparación mayor o la modificación importante). |
|  | [ ]  AMO  |  |
| D. Certifico que la reparación o la modificación efectuada en las unidades identificadas en el punto 4 anterior y descritas en el reverso o en los documentos adjuntos a este formulario, se hizo conforme a la Parte 5 del reglamento de la aviación y que la información contenida en este formulario es verdadera y correcta a mi leal saber y entender. |
| Fecha: | Firma de la persona autorizada: |
| **7. Aprobación para devolver al servicio** |
| De conformidad con la autoridad conferida a las personas que se mencionan a continuación, las unidades identificadas en el punto 4 fueron inspeccionadas de la manera prescrita por el Director de la aviación civil y están [ ]  APROBADAS [ ]  RECHAZADAS |
| POR | [ ]  Inspector de la CAA | [ ]  Autorización de inspección |  | Otro (especificar): |
|  | [ ]  Organismo de mantenimiento | [ ]  Otro |  |  |
| Fecha de aprobación o rechazo: | Número de designación o certificado: | Firma de la persona autorizada: |

Formulario de la CAA con fecha 11/2019 Página 1 de 2

|  |
| --- |
| **AVISO**Los cambios de masa y centrado o de limitaciones de utilización se deberán asentar en el registro correspondiente de la aeronave. Toda modificación deberá ser compatible con las modificaciones anteriores para asegurar el cumplimiento ininterrumpido de los requisitos aplicables de aeronavegabilidad. |
| **8. Descripción del trabajo realizado**(Si se necesita más espacio, adjuntar más hojas. Escribir en cada página las marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave y la fecha de terminación de los trabajos). |

Formulario de la CAA con fecha 11/2019 Página 2 de 2

**INSTRUCCIONES PARA COMPLETAR EL**

**FORMULARIO DE REPARACIÓN MAYOR Y MODIFICACIÓN IMPORTANTE DE UN PRODUCTO AERONÁUTICO**

**Punto 1. Aeronave.** La información que se debe escribir en los espacios correspondientes a marca, modelo y número de serie se encuentran en la placa de identificación del fabricante de la aeronave. Las marcas de nacionalidad y de matrícula son las mismas que figuran en el certificado de matrícula de la aeronave.

**Punto 2. Propietario.** Escribir el nombre y la dirección completos del propietario de la aeronave como aparecen en el certificado de matrícula de la aeronave.

Nota: Cuando se haga una reparación mayor o una modificación importante en una pieza de repuesto o un dispositivo, se dejarán en blanco los puntos 1 y 2 y se conservarán el formulario original y las copias con la pieza hasta que esta se instale en una aeronave. La persona que instale la pieza completará entonces la información requerida en los espacios de los puntos 1 y 2, entregará el original del formulario al propietario o explotador de la aeronave y enviará la copia a la Autoridad en las 48 horas siguientes a la inspección del trabajo.

**Punto 3. Para uso exclusivo de la Autoridad.** Se puede indicar la aprobación en el punto 3 cuando la Autoridad determine que los datos que se utilizarán al efectuar una modificación importante o reparación mayor cumplen con las prácticas aceptadas del sector y con todo lo dispuesto en el reglamento de la aviación aplicable. La aprobación se indica por uno de los métodos siguientes:

1. Aprobación únicamente por medio del examen de los datos: una sola aeronave: “Los datos aquí identificados cumplen los requisitos de aeronavegabilidad aplicables y se aprueban para la aeronave antes descrita, sujetos a la inspección de conformidad que efectúe la persona autorizada según el párrafo 5.5.1.5 del reglamento de la aviación”.
2. Aprobación por medio de inspección física, demostración, prueba, etc. de los datos y la aeronave, una sola aeronave: “La modificación o reparación aquí identificada cumple los requisitos de aeronavegabilidad aplicables y se aprueba para la aeronave antes descrita, sujeta a la inspección de conformidad que efectúe la persona autorizada según el párrafo 5.5.1.5 del reglamento de la aviación”.
3. Aprobación únicamente por medio del examen de los datos; duplicación en aeronave idéntica: “La modificación aquí identificada cumple los requisitos de aeronavegabilidad aplicables y se aprueba para duplicación en una aeronave de marca, modelo y configuración modificada idénticos hecha por el modificador original”.
4. La firma en el punto 3 indica la aprobación de los datos descritos en esa sección para usarlos al realizar el trabajo descrito en el punto 8, “Descripción del trabajo realizado”. Esta firma no indica la aprobación de la CAA del trabajo descrito en el punto 8 para la devolución al servicio.

**Punto 4. Identificación de la unidad.** En los espacios del punto 4 se indican la célula, el grupo propulsor, la hélice o el dispositivo reparado o modificado. Solo es necesario completar los espacios correspondientes a la unidad reparada o modificada.

**Punto 5. Tipo.** Marcar la columna correspondiente para indicar si la unidad fue reparada o modificada.

**Punto 6. Declaración de conformidad.**

1. A. Nombre y dirección del organismo. Escribir el nombre del técnico de mantenimiento de aviación o el AMO que realiza la reparación o modificación. Los técnicos de mantenimiento de aviación deberán escribir su nombre y dirección postal permanente. Los AMO deberán escribir el nombre y el domicilio social.
2. B. Tipo de licencia u organismo. Marcar la casilla correspondiente para indicar el tipo de licencia o el organismo que realizó el trabajo.
3. C. Número de certificado o licencia. Los técnicos de mantenimiento de aviación deberán escribir el número de licencia del técnico de mantenimiento de aviación en esta casilla. Los AMO deberán escribir el número del certificado de AMO y las habilitaciones conforme a las cuales realizaron el trabajo. Los fabricantes deberán escribir el número de su producción de tipo o de su STC. Los fabricantes de dispositivos sujetos a una TSO que modifiquen estos dispositivos deberán escribir el número de la TSO del dispositivo modificado.
4. D. Declaración de cumplimiento. Este espacio se usa para certificar que la reparación o la modificación se hizo de conformidad con la Parte 5 del reglamento de la aviación. Cuando el trabajo lo haga o supervise un técnico de mantenimiento de aviación con licencia que no sea empleado de un AMO, el técnico de mantenimiento de aviación deberá escribir la fecha en que concluyó la reparación o la modificación, y colocar su firma completa. Los AMO pueden autorizar a sus empleados a que fechen y firmen esta declaración de cumplimiento.
5. La firma en el punto 6 indica que la persona que efectúa el trabajo afirma que lo hizo de conformidad con los datos aplicables de la CAA y aprobados por la CAA. La certificación solo es aplicable al trabajo descrito en el punto 8. Esta firma no indica la aprobación de la CAA del trabajo descrito en el punto 8 para volver al servicio.

**Punto 7. Aprobación para la devolución al servicio.** La Parte 5 del reglamento de la aviación establece las condiciones según las cuales las reparaciones mayores y las modificaciones importantes hechas a productos aeronáuticos pueden ser aprobadas para la devolución al servicio. Esta sección del formulario se usa para indicar la aprobación o el rechazo de la reparación o modificación de la unidad en cuestión, y para identificar a la persona o al organismo que efectúa la inspección de aeronavegabilidad. Marcar la casilla “Aprobadas” o “Rechazadas”, según corresponda, para indicar la decisión. Además, marcar la casilla correspondiente para indicar quién tomó la decisión. Usar la casilla “Otro” para indicar una decisión tomada por otra persona que no sea una de las mencionadas. Escribir la fecha en que se tomó la decisión. La persona autorizada que tomó la decisión deberá firmar el formulario y escribir el número correspondiente de certificado o designación.

1. Datos aprobados previamente. El formulario se deberá completar según estas instrucciones y se comprobará que el punto 7 se complete como se indica arriba.
2. Datos no aprobados previamente. El formulario se deberá completar según estas instrucciones, el punto 7 se dejará en blanco y ambas copias del formulario se deberán enviar a la Autoridad junto con los datos justificativos. Cuando la Autoridad determine que los datos sobre la reparación mayor o la modificación importante cumplen los reglamentos aplicables y siguen las prácticas aceptadas del sector, se asentará la aprobación de los datos escribiendo la declaración correspondiente en el punto 3. Ambos formularios y los datos justificativos se devolverán al solicitante, quien deberá completar el punto 7. El solicitante entregará el original del formulario, con los datos justificativos, al propietario o explotador de la aeronave y devolverá el duplicado a la Autoridad para que la adjunte al expediente de la aeronave en su Registro de Aeronaves.
3. La firma en el punto 7 no denota la aprobación de la CAA a menos que se haya marcado la casilla a la izquierda de “Inspector de la CAA”. Las demás personas mencionadas en el punto 7 están autorizadas a aprobar la devolución al servicio si la reparación o modificación se realiza utilizando los datos aprobados por la CAA, se efectúa de conformidad con la Parte 5 del reglamento de la aviación y se concluye que cumple con estos.

**Punto 8. Descripción del trabajo efectuado.** En el punto 8, al reverso del formulario, se deberá escribir de manera legible, clara y concisa el trabajo realizado. Es importante que se describa el lugar donde se hizo la reparación o la modificación de la aeronave o el componente. En esta sección se deberán identificar y describir los datos aprobados que se hayan utilizado para aprobar la reparación mayor o la modificación importante para la devolución al servicio.

1. Por ejemplo, si se hizo la reparación de un larguero deformado, la descripción que se escriba en este punto podría comenzar así: “Se desmontó el ala de la aeronave y se quitó 1.83 m de revestimiento metálico exterior. Se reparó el larguero deformado a una distancia de 1.25 m del extremo de acuerdo con...” y proseguir con una descripción de la reparación. En la descripción, se deberá hacer referencia a los reglamentos aplicables y a los datos aprobados que se utilizaron para justificar la aeronavegabilidad de la reparación o la modificación. Si la reparación o modificación debe quedar cubierta por un revestimiento metálico u otras estructuras, se deberá hacer una declaración que certifique que, durante la reparación o modificación, se hizo una inspección y se comprobó el estado satisfactorio de las superficies cubiertas.
2. Los datos utilizados como fundamento para aprobar las reparaciones mayores o las modificaciones importantes para volver al servicio deberán ser aprobados antes de usarlos con ese fin e incluirán: las AD, las AC en determinadas circunstancias, la aprobación de fabricación de las piezas de una TSO, las instrucciones aprobadas del fabricante, el equipo y los manuales de servicio, las fichas técnicas del certificado de tipo y las especificaciones de la aeronave. Se deberán presentar datos justificativos, como un análisis de esfuerzos, informes de pruebas, croquis o fotografías que se deberán adjuntar al formulario. La Autoridad devolverá estos datos justificativos al solicitante.
3. Si se necesita más espacio para describir la reparación o la modificación, se deberán adjuntar más hojas que lleven las marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave y la fecha de terminación de los trabajos.
4. No es necesario indicar los cálculos de masa y centrado del punto 8; sin embargo, se puede hacer. En todos los casos en los que la masa y el centrado de la aeronave se vean afectados, se deberán anotar los cambios en los registros correspondientes, junto con la fecha, la firma y una referencia al formulario de reparación mayor o modificación importante que describa el trabajo que hizo necesario los cambios.

Nota: No se autoriza utilizar el formulario de reparación mayor o modificación importante para aeronaves que no estén matriculadas en [ESTADO]. Si una autoridad extranjera de la aviación civil solicita el formulario como registro del trabajo realizado, se le puede entregar.

AC 43.9-1 de la FAA