

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

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

NOVENA REUNIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA GENERAL
(Buenos Aires, Argentina, 4 de noviembre de 2003)

Asunto 7: **Otros Asuntos**

Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR) Parte 145

(Nota de estudio presentada por Argentina)

Resumen

Esta nota de estudio presenta las consideraciones sobre la implementación de las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR) Parte 145, "Organizaciones de mantenimiento aprobadas" del Proyecto Regional RLA/99/901 en los Estados miembros del sistema.

1. Antecedentes

1.1 Las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR) se iniciaron y desarrollaron como parte del Proyecto Regional RLA/95/003 – Desarrollo del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad y la Seguridad Operacional de las Aeronaves en América Latina, por un grupo de multinacional de expertos AIR/OPS/PEL de los estados participantes. Este Grupo de Expertos inicio su trabajo en el mes de septiembre de 1996 en oportunidad de celebrar su primera reunión y lo continuo durante nueve reuniones posteriores finalizando su tarea en el mes de septiembre de 2001.

1.2 Durante estas diez reuniones, el grupo de expertos analizó diversos aspectos relacionados con la armonización de regulaciones aeronáuticas, aplicables a la vigencia de la seguridad operacional; con el objetivo de establecer un conjunto de regulaciones que podrían ser aplicadas por los Estados participantes del Proyecto Regional. Para realizar este trabajo se convino en la ventaja de adoptar Normas y Prácticas Recomendadas de la OACI como documentos básicos, ampliándolos mediante la utilización de las regulaciones que algunos Estados habían desarrollado en forma más detallada. Por conveniencia se decidió utilizar el formato y la numeración de los documentos más difundidos de la Región tomándose como base las Regulaciones Federales de Aviación de los Estados Unidos de América (FAR), el Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina (DNAR) y las Regulaciones Brasileñas de Homologación Aeronáutica de la República Federativa de Brasil (RBHA).

1.3 Como resultado del trabajo realizado por cada uno de los Sub-grupos AIR, OPS y PEL del grupo multinacional de expertos AIR/OPS/PEL, se consolidó el siguiente conjunto mínimo de normativas destinadas a formar parte de las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR).

- LAR Parte 1, Definiciones y abreviaturas.
- LAR Parte 21, Procedimientos para la certificación de productos y partes.
- LAR Parte 39, Directivas de aeronavegabilidad.
- LAR Parte 43, Mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones (modificaciones).
- LAR Parte 45, Identificación de productos, marcas de nacionalidad y matrículas de aeronaves.
- LAR Parte 61, Otorgamientos de licencias al personal. Licencias y habilitaciones para pilotos e instructores.
- LAR Parte 63, Otorgamientos de licencias al personal. Licencias para tripulantes que no sean pilotos.
- LAR Parte 65, Otorgamientos de licencias al personal. Licencias para personas que no sean miembros de la tripulación.
- LAR Parte 67, Disposiciones médicas aplicables al otorgamiento de licencias.
- LAR Parte 91, Reglas de operación general y de vuelo.
- LAR Parte 121, Certificación y operaciones: transportadores aéreos internos, internacionales y suplementarios.
- LAR Parte 135, Requisitos de operación de transporte no regular.
- LAR Parte 145, Organismos de mantenimiento aprobados.

1.4 Además el sub-grupo AIR luego de finalizar la LAR Parte 145 en el mes de octubre de 1998 comenzó el tratamiento de los Capítulos correspondientes a la certificación e inspección de talleres aeronáuticos del documento Doc. 8300, Manual de Procedimientos del Inspector de Aeronavegabilidad, desarrollado a partir de la Order 8300.10 de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norte América y de la Orden 8300.10 de la República Argentina. Cuyo objetivo era proveer a los Estados participantes del Proyecto Regional de un documento básico con los procedimientos que les permitieran aplicar los requerimientos de las LAR. Esta voluminosa documentación, en español, no es aplicable para la LAR 145.

2. **LAR 145 – Organizaciones de mantenimiento aprobadas**

2.1 Las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR) desarrolladas por el Proyecto Regional RLA/95/003 “Desarrollo del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad”, continúan siendo analizadas por el Comité Técnico del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional para la Región SAM, bajo el Proyecto Regional RLA/99/901, como parte del programa de actividades que aprueba anualmente la Junta General del Sistema.

2.2 El espíritu de creación de las LAR se basaba en el desarrollo de una reglamentación básica que pudiera ser adoptada por cualquier Estado de la región a nivel regional con pequeñas alteraciones para adaptarlas a sus Leyes Nacionales, y armonizados con las regulaciones ya existentes y no como un reglamento que debían adoptar todos los Estados de la Región, ya que algunos Estados poseían sus propios reglamentos

2.3 La modificación del LAR 145 fue desarrollada tomando en consideración el Documento 9760 - AN/967 “Manual de Aeronavegabilidad - Volumen I Organización y Procedimientos”, que en su Capítulo 7 y en relación a las Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas, considera como óptimo el método de aseguramiento de la calidad para satisfacer los requisitos del Anexo 6 para la liberación al servicio. El Documento 9760 de la OACI solamente toma una parte de las disposiciones de la enmienda No 26 del Anexo 6 de la OACI , Operación de Aeronaves Parte I “Transporte Aéreo Comercial Internacional – Aviones”, aplicable a partir del 1 de noviembre de 2001, que en su Capítulo 8, Sección 8.7.3, requiere que los Organismos de Mantenimiento se aseguren de adoptar procedimientos que garanticen buenas prácticas de mantenimiento y el cumplimiento de los requisitos sobre mantenimiento del avión, ya sea estableciendo un sistema de garantía de la calidad independiente para supervisar el cumplimiento e idoneidad de los procedimientos, o previendo un sistema de inspección que asegure que todo el mantenimiento se realice en la forma apropiada.

2.4 A consecuencia de esto, el nuevo LAR 145 solo regula al sistema de garantía de calidad y no hace ninguna referencia al sistema de inspección, que si bien para la OACI no es el óptimo de acuerdo con el Doc 9760, si puede utilizarse de acuerdo con el Anexo 6 Parte I.

2.5 La LAR 11, “Desarrollo, emisión y enmienda de las LAR”, requiere una adopción e implementación absoluta de la LAR 145, lo cual implica una modificación completa de las normas y procedimientos estrechamente relacionadas a la Aeronavegabilidad que existen en algunos Estados del sistema que ya tienen una norma adoptada, aplicada y en pleno funcionamiento desde hace varios años, generando un elevado costo tanto por parte de la autoridad como por parte de los operadores ya sea para su implementación como para su aplicación. Además la implantación de un sistema de aseguramiento de la calidad en las Organizaciones de Mantenimiento pequeñas que trabajan solamente con pequeños aviones de aviación general, les generaría un costo muy elevado, difícil de amortizar que seguramente producirá el cierre de muchos de ellos.

2.6 El Proyecto RLA/99/901 incluye como Objetivo inmediato N° 4 la armonización y actualización de normas, reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre los Estados miembros del sistema. Este Proyecto esta destinado a la armonización de las normativas utilizadas en la Región, es decir que las normas y procedimientos de los Estados estén en correspondencia para cumplir con el fin común de proveer seguridad a la operación aérea.

2.7 Esta armonización no significa que las normas y procedimientos de los Estados deben ser exactamente iguales, sino que pueden existir diferencias entre ellos, siempre y cuando se cumpla con los Anexos de OACI, es decir deben concurrir al fin común de brindar seguridad en la operación aérea.

2.8 Las diferencias que puedan existir entre las normas de los Estados del Sistema devienen de circunstancias que tienen directa relación con la realidad humana, económica, técnica y hasta cultural que hay en cada uno de ellos.

2.9 Las normas utilizadas actualmente por los Estados del sistema cumplen con los requerimientos de los Anexos de la OACI, aunque difieren básicamente en la forma en que la autoridad ejerce el control en el área técnica, de acuerdo con las necesidades y características del Estado y con las necesidades y particularidades propias de cada Estado en que se apliquen.

2.10 Las diferencias que pudieran existir entre la LAR 145 y algún requerimiento de las normas de los Estados del sistema que no entren en contradicción con lo estipulado por los Anexos de la OACI, deberían poder ser notificadas a fin de poder tener conocimiento para el caso de requerir la certificación de otro u otros Estados del sistema, en donde será aplicada, en el tema en cuestión, la normativa del Estado en donde se encuentra localizada la organización de mantenimiento.

2.11 El objetivo fundamental que debe cumplir el desarrollo de las LAR es su adopción e implementación por parte de aquellos Estados que aun no tienen desarrollados sus propias normas, las cuales deberían estar armonizadas con las normas que actualmente tienen implementado los Estados del sistema, aceptando las diferencias, producto de las necesidades de distinta índole que tengan estos, siempre y cuando no se incurra en riesgos a la seguridad del vuelo.

2.12 Con la intención de poder realizar un análisis en conjunto de los resultados y el intercambio de experiencias obtenidas en la implementación de los ensayos de certificación y las inspecciones realizadas bajo el sistema LAR, se considera necesario:

Propuesta

Que se lleven a cabo reuniones periódicas entre los Estados participantes del Sistema para lograr una base común de comprensión e implementación de las LAR a escala Regional. Estas reuniones deben contar con la presencia de expertos en las distintas áreas AIR-OPS-PEL. La primera reunión podría realizarse en el mes de diciembre de 2003.

- 5 -

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Junta General a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio;
- b) considerar y emitir los comentarios que consideren necesarios en cuanto a la armonización de la LAR 145;
- c) formular comentarios sobre el contenido y validez de la propuesta del párrafo 2.12 de la presenta Nota de estudio; y
- d) aprobar las acciones planteadas en el párrafo 2.12 de la presenta Nota de Estudio.

- FIN -