

**ORGANIZACION DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**PROYECTO REGIONAL RLA/99/901
SISTEMA REGIONAL DE COOPERACION PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL**

QUINTA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE AERONAVEGABILIDAD
(Lima, Perú, del 9 al 13 de septiembre de 2008)

Asunto 5: Otros Asuntos

**LAR 121 - Tratamiento de las Instrucciones de Aeronavegabilidad para Aeronaves
de Matrícula distinta a la del Explotador**

(Nota presentada por Douglas Mendoza)

Resumen

Esta tarea proporciona información relevante para realizar el análisis respectivo sobre el tratamiento de las Instrucciones de Aeronavegabilidad para aeronaves de matrícula distinta a la del Explotador. La propuesta presentada será evaluada por el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad.

Referencias

- - Anexo 6 Parte I
- Documento OACI 9760
- LAR 121 Capítulo J- Borrador
- Instrucciones para el trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP
- Manual para los redactores de las LARs

1. Antecedentes

1.1. El Artículo 31 del Convenio de Chicago sobre los Certificados de Aeronavegabilidad indica que toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado de matrícula.

1.2. El Artículo 33 del Convenio de Chicago sobre el Reconocimiento de certificados y licencias indica que los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se

hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del Convenio.

1.3. El Anexo 8 Parte II en el punto 3.2.3 establece que el certificado de Aeronavegabilidad se renovará o continuará en vigencia, de acuerdo con las leyes del Estado de Matrícula, siempre que dicho Estado requiera que el mantenimiento de la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad se determine por medio de inspecciones periódicas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta el tiempo transcurrido y el tipo de servicio o alternativamente por medio de inspecciones aprobadas por el Estado, que den, cuando menos, un resultado equivalente.

1.4. En el Anexo 6 Parte I sobre el Programa de Mantenimiento establece en el punto 8.3.1 que el Explotador dispondrá, para uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional en cuestión, de un programa de mantenimiento aprobado por el Estado de Matricula.

1.5. Durante la Cuarta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad, realizada en Lima, Perú del 15 al 18 de abril de 2008, se evaluó los requisitos sobre mantenimiento y control de la aeronavegabilidad del LAR 121; dentro de los cuales se encontraba los requisitos de aprobación del programa de mantenimiento de las aeronaves.

1.6. Sobre este particular, en la RPEA/4 se manifestó la preocupación de algunos expertos en cuanto a que en algunos Estados regionales como Estado Explotador han establecido la aceptación de los Programas de Mantenimiento de las aeronaves con Matrícula extranjera. En este sentido la Reunión adoptó la conclusión RPEA/4-03 – sobre el tratamiento de las instrucciones de aeronavegabilidad para aeronaves de matricula distinta a la del explotador; en donde se recomendó al Coordinador General encargar al Comité Técnico iniciar un estudio sobre el tipo de tratamiento que debería aplicar el Estado del Explotador en cuanto a la utilización instrucciones de aeronavegabilidad continua para aeronaves cuya matrícula es distinta al del Estado del Explotador.

2. Análisis

2.1. Durante la RPEA/4 varios expertos manifestaron su preocupación en cuanto a las consideraciones que se deben tener para las aeronaves cuya matrícula es distinta a la de los del Estado del Explotador. Si bien es cierto que de acuerdo al Artículo 31 del Convenio de Chicago el responsable de la aeronavegabilidad es el Estado de matrícula, y con ello la responsabilidad sobre el Programa de mantenimiento, Programa de análisis y Vigilancia Continua, Programas de confiabilidad, reportes de dificultades en servicio, etc. y en cierta forma del MCM puesto que en el mismo se detalla cómo llevar el control del cumplimiento de las instrucciones de aeronavegabilidad continuada de las aeronave; varios Estados de la Región han tenido que vigilar todos estos programas para la utilización de aeronaves con matrícula extranjera en vista de una necesidad de control de la aeronavegabilidad apropiado para la operación en la cual se está utilizando a la aeronave.

2.2. El LAR 121.1210 Responsabilidad de la aeronavegabilidad establece que:

Cada Explotador es responsable por asegurarse de:

- (a) Que cada aeronave y componentes de aeronaves operados se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad;
- (b) que se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave o componente de aeronave;
- (c) que el mantenimiento sea ejecutado por una Organización de Mantenimiento Aprobada de acuerdo al LAR 145;
- (d) que se ejecute el mantenimiento a sus aeronaves en conformidad con el correspondiente Programa de Mantenimiento Aprobado por la AAC del Estado de Matrícula, el Manual de control de mantenimiento y/o las instrucciones de aeronavegabilidad continua actualizadas;

2.3. Al mismo tiempo el LAR 121.1230 Manual de Control de Mantenimiento, establece:

- (a) *El Explotador debe elaborar, implementar y mantener actualizado un manual de control de mantenimiento para el uso y orientación del personal de mantenimiento y de gestión de la aeronavegabilidad continua, con los procedimientos e información de mantenimiento y de aeronavegabilidad continua **aceptable** para la AAC del Estado de Matrícula y el Estado del Explotador.*

2.4. En este sentido, de acuerdo al Anexo 6 Parte I, punto 8.2.1 establece que el Explotador proporcionará, para uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional en cuestión, un manual de control de mantenimiento aceptable para el Estado de Matrícula. Con ello queda claro que el control de la aeronavegabilidad por parte del Explotador debe realizarse de manera aceptable al Estado de Matrícula. En cuanto al Estado del Explotador, de acuerdo al punto 8.2.4, se le proporcionará copia del MCM, así como se incorporaran en este los textos obligatorios que el Estado del Explotador o Matrícula puedan exigir.

2.5. Existen factores que influyen en la elaboración, revisión o selección del programa de mantenimiento que haya de aplicarse en el caso de aeronaves transferidas:

- a) El plazo de tiempo en el que rige la transferencia de la aeronave;
- b) las diferencias entre los requisitos de mantenimiento del Estado de matrícula y los del Estado del explotador;
- c) la ausencia de requisitos respecto a la aprobación del programa de mantenimiento por parte del Estado de matrícula; y
- d) la distancia entre el lugar en el que se explota la aeronave y el Estado del explotador, es decir, la aeronave puede ser explotada en un tercer Estado durante la duración de la transferencia.

2.6. *Problemática:* Al operar aeronaves cuya matrícula es diferentes al Estado de Explotador, se requiere de la aprobación del Programa de Mantenimiento y la aceptación del MCM por parte del Estado de Matrícula para ser presentada al Estado del explotador. La realidad ha demostrado que algunos

programas de mantenimiento no cumplen con los requisitos establecidos por OACI en cuanto a su contenido, así como con lo establecido por el Estado de Diseño, el fabricante y con los requerimientos operacionales reglamentarios del Estado del explotador.

2.7. *Problemática:* Otro caso típico que se presenta es cuando un Explotador incorpora una aeronave cuyo programa de mantenimiento aprobado es aplicable al explotador anterior dado su tamaño y experiencia en el mantenimiento de la aeronave, mientras el actual explotador (el nuevo operador) carece de todo.

2.8. Es por eso que se hace necesario (y en la práctica muchos Estados lo realizan) la verificación o evaluación del programa de mantenimiento de la aeronave por parte del Estado del Explotador, independientemente que el mismo cuente con la aprobación del Estado de Matrícula. Aunque normalmente incumbe al Estado de matrícula aprobar el programa de mantenimiento, la legislación de cualquier Estado puede exigir que éste apruebe el programa de mantenimiento de todas las aeronaves explotadas por los explotadores de tal Estado.

2.9. Adicionalmente se recomienda establecer la evaluación del programa de mantenimiento como parte de los requisitos para la incorporación de la aeronave a la flota del Explotador y por ende la inclusión de la misma en las especificaciones de operación. Para ello la AAC del Estado del Operador debería usar la guía de evaluación desarrollada para la aprobación de un programa de mantenimiento.

3. Conclusiones

3.1 Del análisis realizado a la propuesta del Comité Técnico se concluye la siguiente propuesta de Mejoras al LAR 121, la mismas que están planteadas en los Apéndice A1 y Apéndice A2

3.2 Acción sugerida

Se invita a la Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
- b) analizar las propuestas indicadas en los **Apéndices A y Apéndice B** de esta Nota de Estudio; aprobarla o denegarla.

APÉNDICE A

Inclusión del párrafo (f) al LAR 121.1215 quedando de la siguiente forma:

121.1215 Programa de Mantenimiento

- (a) El Explotador debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información:
 - (1) las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta utilización prevista de la aeronave;
 - (2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda;
 - (3) procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en (a)(1) y (a)(2); y
 - (4) descripciones del programa de vigilancia de la condición y confiabilidad de la aeronave y componentes de aeronave, cuando corresponda.
 - (5) procedimientos para designación, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII).
- (b) El Programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por el diseño de tipo.
- (c) El programa de mantenimiento debe desarrollarse basándose en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño tipo y la experiencia del Explotador.
- (d) El explotador en el diseño y aplicación de su Programa de Mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos de conformidad con los textos de orientación de la AAC del Estado de matrícula.
- (e) Se debe enviar copia de todas las enmiendas introducidas en el programa de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido dicho programa.
- (f) Todos los programas de mantenimiento de las aeronaves del explotador, deben ser evaluados por cumplimiento con los párrafos (a)(1) hasta (a)(5), (b) y (c) anteriores, y los requisitos operacionales establecidos en este reglamento.

APÉNDICE B

Incorporar en los requerimientos o guías para la inclusión de una aeronave en la flota de un explotador el requisito de evaluación del programa de mantenimiento de la aeronave, independiente de la matrícula de la aeronave.