

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

NOVENA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE AERONAVEGABILIDAD
(Lima, Perú, del 05 al 07 de septiembre de 2012)

Asunto 2: LAR 21 Enmienda 1

- a) Capítulo B y N: Reglas de operación – LAR 21.120, Base de certificación; 21.1415, Solicitud y 21.1425, Emisión de la aprobación de datos de diseño de una reparación.

Resumen

Esta tarea proporciona información relevante para realizar el análisis respectivo de la propuesta de mejora de la parte correspondiente al Capítulo B y N del LAR 21. La propuesta presentada será evaluada por el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad.

Referencias

- Informe de la RPEA/1
- Informe de la RPEA/3
- Informe de la JG/16
- Informe de la JG/17
- Anexo 8
- Lar 21 Primera Edición

1. Introducción

1.1. Durante la Primera Reunión del Panel de Expertos de Estructura de la reglamentación LAR (RPEE/1) realizada en el año 2006, se estableció la primera estructura del LAR, que fue posteriormente aprobada por la Décimo Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/16) en julio de 2007, conformada por los siguientes estándares de aeronavegabilidad del conjunto LAR AIR:

- LAR23, Estándares de aeronavegabilidad para aeronaves en categoría normal, utilitaria acrobática y commuter.
- LAR 25, Estándares de aeronavegabilidad para aeronaves de categoría transporte.
- LAR 27, Estándares de aeronavegabilidad para giroaviones de categoría normal.
- LAR 29, Estándares de aeronavegabilidad para giroaviones de categoría transporte.
- LAR 31, Estándares de aeronavegabilidad para globo libre tripulado.
- LAR 33, Estándares de aeronavegabilidad para motores de aeronaves.

LAR 34, Estándares de aeronavegabilidad para el drenaje de combustible y emisiones de gases de escape de aviones con motores a turbina.

LAR 35, Estándares de aeronavegabilidad de hélices.

LAR 36, Estándares de ruido.

1.2. En año 2007 en la RPEA/3, se analizó la propuesta que consideraba la adopción directa de dos conjuntos de normativas de estándares de diseño sobre la base de que en varios Estados de la región se validan los certificados de tipo emitidos por la FAA y por EASA. Al respecto la Reunión concordó en la necesidad de tomar en cuenta para el desarrollo de los reglamentos LAR sobre certificación de aeronaves y componentes de aeronaves, los reglamentos utilizados por los Estados de la Región que tienen industria de fabricación de aeronaves y componentes de aeronaves, dejando el análisis de los requisitos de la emisión de los certificados para el desarrollo del LAR 21 y que por tanto solamente se debería hacer referencia a los estándares de diseño FAR 23, 25, 27, 29, 31, 34, 35 y 36. Esta propuesta fue aprobada en la Decimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/17).

1.3. En el año 2009, durante la RPEA/6 se expuso que la mayoría de los estándares de aeronavegabilidad actualmente utilizados por los Estados con la industria de fabricación aeronáutica se encuentran armonizados y solo mantienen algunas diferencias mínimas debido a requisitos originados por las condiciones de operación y medios ambientales propios de cada Estado.

1.4. La utilización de un reglamento armonizado en la Región adoptado por los Estados miembros del Sistema Regional permitiría que un Estado o grupo de Estados puedan obtener los servicios de certificación de otro Estado de la Región que posee el mismo reglamento y por ello la importancia de mantener un lenguaje claro y las referencias idóneas para este proceso.

1.5. Dentro de este contexto un Estado miembro del SRVSOP indicó que existían referencias dentro de los LAR 21.120, 21.1415 y 21.1425 que al tratar de ubicarlos dentro del mismo LAR 21 no habían sido incluidos o no existían.

1.6. En este sentido, se preparó una propuesta de los LAR 21.120, 21.1415 y 21.1425 que se adjunta en el Apéndice A para que sea revisada y validada por los Expertos del Panel de Aeronavegabilidad.

2. Análisis

2.1. La base de certificación de tipo son requerimientos de aeronavegabilidad del LAR que deben cumplir las aeronaves y componentes de aeronaves para operar con seguridad, y están organizados en función del tipo de aeronave y componente de aeronave. Dentro de base de certificación de tipo también se consideran los estándares sobre ruido, venteo y expulsión de combustible, y según corresponda las condiciones especiales, los niveles equivalente de seguridad y las exenciones aplicables al producto a certificar.

2.2. Dentro de los estándares de seguridad aplicables a las aeronaves (LAR 23, 25, 27 y 29) existen los requerimientos retroactivos especiales cuyo objetivo es mejorar la seguridad mediante la incorporación de las últimas enmiendas a las regulaciones de aeronavegabilidad y lo mismo sucede con algunas medidas de protección ambiental que se aplican a la operación de las aeronaves. Sin embargo, no están contempladas estas consideraciones en los estándares de los globos libres tripulados (LAR 31), en los estándares de los motores de aeronaves (LAR 33) ni en los estándares de las hélices (LAR 35), por lo tanto, no pueden citarse como excepciones a las bases de certificación en la LAR 21.120.

2.3. Con respecto a la clasificación de las reparaciones (LAR 21.1410), en el apartado (a) se establece que la reparación se clasifica como mayor o menor de acuerdo con los criterios de la sección 21.401, y en el apartado (b) se requiere que la AAC clasifique la reparación. En consecuencia, estos apartados son claros en sus objetivos y no existe necesidad alguna para su modificación.

2.4. La propuesta de modificación del LAR 21.1425 corresponde a una referencia equivocada probablemente originada por un error de tipiado que debe ser corregida conforme a la propuesta.

3. Conclusión

3.1 En base al análisis anterior no se ve la necesidad de enmendar los LAR 21.120, 21.1415.

3.2 Se debe corregir la referencia del LAR 21.1425.

3.3 Evaluar la posibilidad que el Comité Técnico realice las correcciones generadas por errores de tipiado sin necesidad de que sean evaluadas por el Panel de Expertos.

4. Acción sugerida

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

- a) tomar nota de la información proporcionada en el **Apéndice B**, en la presente nota de estudio.
- b) recomendar la validación de los LAR 21.120 y 21.1415; y
- c) Enmendar la referencia del LAR 21.1425.

- FIN -

Apéndice A

LAR	PROPUESTA DE MEJORA
21.120 Base de Certificación de Tipo (a) Excepto como esta previsto en las secciones 23.2, 25.2, 27.2 e 29.2 de los LAR 23, 25, 27 e 29 respectivamente, y los LAR 34 y 36, un solicitante de un certificado de tipo debe demostrar que la aeronave, motor de aeronave o hélice satisface: (1) Los requisitos aplicables de los LARs que son efectivos en la fecha en que la solicitud fue presentada, a menos que: (i) Sea determinada de otra forma por la AAC del Estado; o (ii) de conformidad con enmiendas posteriores a la seleccionada o requerida por esta sección; y cualquier condición especial establecida de acuerdo con la sección 21.115	21.120 Base de Certificación de Tipo (a) Excepto como esta previsto en las secciones 23.2, 25.2, 27.2 e 29.2 de los LAR 23, 25, 27, e 29, 31, 33 y 35 respectivamente, y los LAR 34 y 36, un solicitante de un certificado de tipo debe demostrar que la aeronave, motor de aeronave o hélice satisface: (1) Los requisitos aplicables de los LARs que son efectivos en la fecha en que la solicitud fue presentada, a menos que: (i) Sea determinada de otra forma por la AAC del Estado; o (ii) de conformidad con enmiendas posteriores a la seleccionada o requerida por esta sección; y cualquier condición especial establecida de acuerdo con la sección 21.115.
21.1410 Clasificación de las reparaciones (a) Una reparación puede ser «mayor» o «menor». La clasificación deberá hacerse de acuerdo con los criterios sección 21.410 para cambios del diseño de tipo. (b) Una reparación será clasificada «mayor» o «menor», en virtud del apartado (a), por la AAC del Estado.	21.1410 Clasificación de las reparaciones (a) Una reparación puede ser «mayor» o «menor». La clasificación deberá hacerse de acuerdo con los criterios sección 21.410 para cambios del diseño de tipo. (b) Una reparación será clasificada «mayor» o «menor», en virtud del apartado (a) sección 21.410, por la AAC del Estado.
21.1425 Emisión de la aprobación de datos de diseño de una reparación (a) Cuando se haya declarado y demostrado que los datos de diseño de una reparación cumplen con los requisitos de aeronavegabilidad y los requisitos de protección ambiental aplicables, como se especifica en el párrafo 21.1410(a)(1), deberá ser aprobado por la AAC del Estado de matrícula.	21.1425 Emisión de la aprobación de datos de diseño de una reparación (a) Cuando se haya declarado y demostrado que los datos de diseño de una reparación cumplen con los requisitos de aeronavegabilidad y los requisitos de protección ambiental aplicables, como se especifica en el párrafo 21.14240(a)(1), deberá ser aprobado por la AAC del Estado de matrícula.

Apéndice B

21.120 Base de Certificación de Tipo

- (b) Excepto como está previsto en las secciones 23.2, 25.2, 27.2 e 29.2 de los LAR 23, 25, 27 e 29 respectivamente, y los LAR 34 y 36, un solicitante de un certificado de tipo debe demostrar que la aeronave, motor de aeronave o hélice satisface:
 - (2) Los requisitos aplicables de los LARs que son efectivos en la fecha en que la solicitud fue presentada, a menos que:
 - (iii) Sea determinada de otra forma por la AAC del Estado; o
 - (iv) de conformidad con enmiendas posteriores a la seleccionada o requerida por esta sección; y cualquier condición especial establecida de acuerdo con la sección 21.115

21.1410 Clasificación de las reparaciones

- (c) Una reparación puede ser «mayor» o «menor». La clasificación deberá hacerse de acuerdo con los criterios sección 21.410 para cambios del diseño de tipo.
- (d) Una reparación será clasificada «mayor» o «menor», en virtud del apartado (a), por la AAC del Estado.

21.1425 Emisión de la aprobación de datos de diseño de una reparación

- (b) Cuando se haya declarado y demostrado que los datos de diseño de una reparación cumplen con los requisitos de aeronavegabilidad y los requisitos de protección ambiental aplicables, como se especifica en el párrafo 21.14240(a)(1), deberá ser aprobado por la AAC del Estado de matrícula.