



RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Décima Tercera Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y en mercancías Peligrosas (RPEO/13)
Lima, Perú, 11 al 15 de junio de 2018

Asunto 5: Oportunidades de mejora en formato del conjunto LAR OPS

(Presentada por Comité Técnico)

Resumen
Esta NE identifica algunas oportunidades de mejora en el formato de los LAR y propone algunas alternativas para aprovechar estas oportunidades con sus <i>pros</i> y <i>cons</i> , se espera que la Reunión analice las propuestas y oriente al Comité Técnico sobre las ventajas y el impacto en implementar las soluciones propuestas
Referencias
<ul style="list-style-type: none">– LAR 11 – Reglas para formulación de los LAR– Conjunto LAR OPS– Experiencia y comentarios de Estados miembros– Notas de teleconferencias sostenidas por el Panel de expertos OPS y MMPP del SRVSOP

1. Introducción

1.1. El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) proporciona asistencia técnica a los Estados participantes con miras a superar problemas comunes relacionados con el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de vigilancia de la seguridad operacional.

1.2. Bajo este contexto, el Sistema viene desarrollando los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), que permiten a los Estados miembros contar con requisitos armonizados en base a los Anexos y documentos OACI, así como las mejores prácticas desarrolladas por los Estados miembros y los estándares internacionales en seguridad operacional.

1.3. Los reglamentos LAR, se encuentran en los Estados en proceso de armonización y/o adopción, considerando que los reglamentos ya han sido aprobados por la Junta General.

2. Análisis

2.1 La estrategia actual de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, aprobada por la Décimo Sexta Reunión de la Junta General del Sistema, realizada el 03 de agosto de 2007, en Santa Cruz, Bolivia, dispone la necesidad de revisar y validar el contenido de cada una de las secciones de los LAR en los paneles de expertos.

2.2 Luego de la armonización y adopción del Conjunto LAR OPS y los demás conjuntos LAR por parte de los Estados del SRVSOP, el Comité Técnico ha recibido comentarios respecto al potencial beneficio de que los reglamentos del conjunto LAR sean presentados en formato de una sola columna, tal y como son presentados los documentos OACI (Anexos, PANS y manuales), así como los demás documentos que produce el SRVSOP como manuales de procedimientos, circulares de asesoramiento, etc. Esto debido a que luego de que se aprueba una nueva enmienda al cuerpo LAR, los Estados toman las versiones editables de los documentos para trasladar los requisitos a sus reglamentos nacionales conforme sus procesos de armonización o adopción. Diversos Estados han manifestado las dificultades que implica la manipulación de los documentos LAR en doble columna, al momento de trasladarlos a sus reglamentos nacionales.

2.3 En el área de AGA por ejemplo, Estados como Chile (durante la última ICVM) han sugerido el cambio del conjunto LAR de dos a una columna para facilitar su adopción en la regulación nacional. Sumado a esto, el Comité Técnico con la finalidad de facilitar el uso del Conjunto LAR, está trabajando en una futura propuesta de un documento electrónico (e-doc) basado en mejores prácticas de regulaciones multinacionales, la cual incorporará mejoras que actualmente el arreglo de dos columnas dificulta en su implementación.

2.4 Con tal motivo, la presente NE propone un cambio de forma al documento para facilitar su edición y además facilitar su adopción en las regulaciones nacionales de los Estados.

2.5 Esta propuesta está sustentada en el LAR 11.135 que indica lo siguiente:

11.135 Formato

- (a) Los reglamentos deben ser impresos en papel blanco, a doble cara y editados en versión electrónica.
- (b) La presentación podrá ser a una o dos columnas en letras estilo Arial Tamaño 10;

2.6 Es importante destacar que el cambio de formato no afectará en absoluto el contenido de los LAR.

2.7 De aprobarse la propuesta, el Comité Técnico elevaría esta propuesta, junto con la de las otras áreas, a los Puntos Focales del SRVSOP. De aprobarse, el Comité Técnico establecería un plan de transición para presentar los reglamentos en una sola columna.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Décimo Tercera Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y en Mercancías Peligrosas a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio,
- b) estudiar los pro y contras de la propuesta de cambio de formato de los LAR; y
- c) validar o emitir comentarios que consideren pertinentes relacionados con la propuesta.

- FIN -

PROPUESTA DE MEJORA AL FORMATO LAR

Anexo A

Capítulo A - Generalidades

43.001 Definiciones

- (a) Para los propósitos de esta Parte, son de aplicación las siguientes definiciones:
- (1) **Competencia:** Habilidad demostrada para aplicar conocimientos y aptitudes, en base a la educación, formación, pericia y experiencia apropiada.
 - (2) **Componente de aeronave.** Todo equipo, instrumento, incluyendo motor y hélice o parte de una aeronave que, una vez instalado en ésta, sea esencial para su funcionamiento.
 - (3) **Condición de aeronavegabilidad:** El estado de una aeronave, componente de aeronave que se ajusta al diseño aprobado correspondiente y está en condiciones de operar de modo seguro.
 - (4) **Datos de mantenimiento.** Cualquier dato aprobado o aceptado por la AAC del Estado de matrícula necesario para asegurar que la aeronave o componente de aeronave pueda ser mantenida en una condición tal que garantice la aeronavegabilidad de la aeronave, o la operación apropiada del equipo de emergencia u operacional.
 - (5) **Datos de mantenimiento aprobados.** Cualquier dato técnico que haya sido específicamente aprobado por la AAC del Estado de matrícula. Las especificaciones de los certificados de tipo y de los certificados de tipo suplementarios, directrices de aeronavegabilidad y los manuales de la organización que posee el certificado de tipo cuando sea específicamente indicado, son ejemplos de datos de mantenimiento aprobados.
 - (6) **Datos de mantenimiento aceptables.** Cualquier dato técnico que comprenda métodos y prácticas aceptables por la AAC del Estado de matrícula y que puedan ser usados como base para la aprobación de datos de mantenimiento. Los manuales de mantenimiento, el manual de la OMA LAR 145, y las circulares de asesoramiento, son ejemplos de datos de mantenimiento aceptables.
 - (7) **Inspección.** Es el acto de examinar una aeronave o componente de aeronave para establecer la conformidad con un dato de mantenimiento.
 - (8) **Inspección anual.** Es una inspección completa de la aeronave y sus registros que debe contemplar como mínimo los ítems del Apéndice 2 de este reglamento, y:
 - (a) la documentación completa de acuerdo a lo establecido en la Sección 91.1420;
 - (b) que esté de acuerdo con el certificado de tipo;
 - (c) que las modificaciones y reparaciones mayores hayan sido aprobadas por la AAC del Estado de matrícula;
 - (d) el registro de cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad, aplicables; y
 - (e) los registros de todas las tareas de mantenimiento realizadas

- (9) **Inspección en proceso.** Es una inspección que garantiza un nivel adecuado de seguridad de un cambio de componente de aeronave, una reparación, una modificación y acciones correctivas de mantenimiento necesarias para solucionar las no conformidades derivadas de las tareas de mantenimiento de verificación de la condición de la aeronave o componente de aeronave. Estas inspecciones no deben ser confundidas con los ítems de inspección requerida (RII), los cuales son definidos por el operador.
- (10) **Instrucciones para la aeronavegabilidad continua (ICA).** Conjunto de datos descriptivos, planificación de mantenimiento e instrucciones para el cumplimiento elaborado por un titular de aprobación de diseño de acuerdo con la base de la certificación para el producto aeronáutico. Las ICA brindan a los explotadores la información necesaria para elaborar su propio programa de mantenimiento y permiten a los organismos de mantenimiento establecer las instrucciones de cumplimiento.
- (11) **Mantenimiento.** Ejecución de los trabajos requeridos para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, lo que incluye una o varias de las siguientes tareas: reacondicionamiento, inspección, remplazo de piezas, rectificación de defectos e incorporación de una modificación o reparación.
- (12) **Mantenimiento de la aeronavegabilidad.** Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.
- (13) **Mantenimiento de línea.** Todo mantenimiento que asegure la condición de aeronavegabilidad, de la aeronave, que no requieren equipos, procedimientos, ni instalaciones especializadas o complejas.
- (14) **Modificación.** Una modificación de una aeronave o componente de aeronave significa un cambio en el diseño de tipo que no constituya una reparación.
- (i) Mayor: Una modificación mayor significa un cambio de diseño de tipo que no esté indicado en las especificaciones de la aeronave, del motor de la aeronave o de la hélice que pueda influir notablemente en los límites de masa y centrado, resistencia estructural, performance, funcionamiento de los grupos motores, características de vuelo u otras condiciones que influyan en las características de la aeronavegabilidad o ambientales, o que se hayan incorporado al producto de conformidad con prácticas no normalizadas.
- (ii) Menor: Una modificación menor significa una modificación que no sea mayor.
- Nota:** En algunos Estados se utiliza el término “alteración” en lugar de “modificación”. Para los efectos del LAR 43 los términos “alteración” y “modificación” se utilizan como sinónimos.
- (15) **Organización responsable del diseño de tipo.** Organismo titular del certificado de tipo y responsable del diseño del producto aeronáutico y el cumplimiento permanente del diseño de tipo del producto aeronáutico de los requisitos de aeronavegabilidad apropiados impuestos por la autoridad de certificación de tipo. En algunos casos será el titular de un documento equivalente que certifique la aprobación del diseño de tipo por la autoridad de certificación.
- (16) **Reparación.** Es la restauración de una aeronave y/o componentes a la condición de aeronavegabilidad de acuerdo a los requisitos aplicables, cuando este haya sufrido daños o desgaste por el uso incluyendo los causados por accidentes/incidentes:

- (i) Mayor: Toda reparación de una aeronave o componente de aeronave que pueda afectar de manera apreciable la resistencia estructural, la performance, el funcionamiento de los grupos motores, las características de vuelo u otras condiciones que influyan en las características de la aeronavegabilidad o ambientales, o que se hayan incorporado al producto de conformidad con prácticas no normalizadas o que no puedan ejecutarse por medio de operaciones elementales.
- (ii) Menor: Una reparación menor significa una reparación que no sea mayor.

Nota: *En algunos Estados se utiliza el término “alteración” en lugar de “modificación”. Para los efectos de la reglamentación LAR los términos “alteración” y “modificación” se utilizan como sinónimos.*

43.005 Aplicación

- (a) Este reglamento prescribe las reglas que rigen el mantenimiento de cualquier aeronave y sus componentes de aeronave con un certificado de aeronavegabilidad emitido por un Estado de matrícula del SRVSOP.
 - (b) Este reglamento no aplica para aeronaves
-