SRVSOP

SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

TERCERA TELECONFERENCIA DEL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD DEL SRVSOP (TPEA21-03) PARA PREPARACIÓN DE LA RPEA/21

INFORME

Desde Lima, 13 de agosto de 2024

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte del SRVSOP, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

i. ÍNDICE

Página

i. ÍNDICE i-1
ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN ii-1
ii - 1. LUGAR Y FECHAS ii-1
ii - 2. PARTICIPACIÓN ii-1
ii - 3. APERTURA ii-1
ii - 4. ORGANIZACIÓN ii-1
ii - 5. AGENDA ii-1
ii - 6. INFORME ii-1
iii. LISTA DE PARTICIPANTES iii-1
ARGENTINA iii-1
BOLIVIA iii-1
BRASIL iii-1
CHILE iii-1
COLOMBIA iii-1
CUBA iii-2
PANAMÁ iii-2
PARAGUAY iii-2
PERÚ iii-2
URUGUAY iii-2
REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA iii-2
BOEING (OBSERVADOR) iii-3
COMITÉ TÉCNICO iii-3
1. Informe sobre el Asunto 1. Listado de asistencia A1-1
2. Informe sobre el Asunto 2. Revisión del Asunto 2 sobre la nota de estudio N° 2 correspondiente la propuesta para la mejora del LAR 26 sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad y mejoras de seguridad operacional para aviones de categoría transporte A2-1
Modificaciones propuestas: A2-1
Comentarios A2-1
Consensos y discrepancias manifestadas: A2-2
Conclusión: A2-2
3. Informe sobre el Asunto 3. Coordinación con los expertos para programar la Cuarta teleconferencia A3-1

ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii - 1. LUGAR Y FECHAS

La Tercera teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA21-03) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) para la preparación de la RPEA/21, se realizó el 13 de agosto de 2024. La reunión se inició a las 9:00 AM y finalizó a las 10:00 A. M. hora local Lima.

ii - 2. PARTICIPACIÓN

En la Reunión participaron 20 miembros del Panel de expertos en aeronavegabilidad designados por 11 Estados miembros del SRVSOP, más la participación de un (1) observador de Boeing y el Comité Técnico (CT) del SRVSOP. La lista de participantes aparece en la Página iii-1.

ii - 3. APERTURA

El Sr. José Peña, especialista en aeronavegabilidad del CT del SRVSOP, quien tuvo la responsabilidad de conducir esta teleconferencia dio la bienvenida a los participantes e inició la reunión exponiendo el contenido de la agenda y la metodología de trabajo.

ii - 4. ORGANIZACIÓN

El señor José Peña, experto en aeronavegabilidad del SRVSOP, actuó como secretaría del Comité Técnico del SRVSOP.

ii - 5. AGENDA

La Reunión aprobó la agenda que se indica a continuación:

1. Listado de asistencia.
2. Revisión del Asunto 2 sobre la nota de estudio N° 2 correspondiente la propuesta para la mejora del LAR 26 sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad y mejoras de seguridad operacional para aviones de categoría transporte.
3. Coordinación con los expertos para programar la Cuarta teleconferencia.

ii - 6. INFORME

El presente informe será distribuido entre los participantes a la teleconferencia. Las solicitudes, consultas, planes de trabajo y convocatorias que surjan de la teleconferencia serán conducidas al SRVSOP a través del Comité Técnico.

iii. LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Daniel Basualdo
Inspector de aeronavegabilidad – ANAC
djbasualdo@anac.gob.ar

BOLIVIA

Sergio Alfredo Sangüeza Estrada
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
ssangueza@dgac.gob.bo

Marco Velarde
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
mvelarde@dgac.gob.bo

BRASIL

Cesar Silva Fernandes Junior
Gerente de proyecto de certificación – ANAC
cesar.silva@anac.gov.br

Jose Nuno Carneiro Afonso
Experto en regulación de aviación civil – ANAC
Jose.Nuno@anac.gov.br

Elton Reis de Carvalho
Gerente Técnico de Explotadores Aéreos en Aeronavegabilidad Continua – ANAC
elton.carvalho@anac.gov.br

Eduardo de Castro Martins de Morais
Experto en reglamentos operacionales y aeronavegabilidad – ANAC
eduardo.morais@anac.gov.br

CHILE

Alejandro Doren
Encargado del Subdepartamento Normativa Aeronáutica – DGAC Chile
adoren@dgac.gob.cl

COLOMBIA

Carlos Andrés Ramírez Mossos
Inspector de aeronavegabilidad – UAEAC
carlos.ramirezm@aerocivil.gov.co

Mario Fernando Rodríguez Montoya
Inspector de seguridad operacional – UAEAC
mariof.rodriguez@aerocivil.gov.co

CUBA

Antonio Lahera Sam
Sub-Director de aeronavegabilidad – IACC
antonio.lahera@iacc.avianet.cu

PANAMÁ

Hedric Muñoz
Inspector de aeronavegabilidad – AACP
hedric.munoz@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

Sever Rios
Inspector de aeronavegabilidad – DINAC
sever_rios@dinac.gov.py

Rodrigo Delgado
Inspector de aeronavegabilidad – DINAC
rodelgado@dinac.gov.py

PERÚ

Juan José Castro Vélez
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
jcastro@mtc.gob.pe

Andrés Julio Villaverde Villaverde
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
avillaverde@mtc.gob.pe

URUGUAY

Juan Lovrich
Inspector de Aeronavegabilidad – DINACIA
jlovrich@dinacia.gub.uy

Miguel Etchevarren
Inspector de Aeronavegabilidad – DINACIA
metchevarren@dinacia.gub.uy

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

José Romero
Coordinador del Area de Trabajo de Aeronavegabilidad – INAC
jose.romero@inac.gob.ve

Miriam Hernández
Jefe del Grupo de Ingeniería – INAC
m.hernandez@inac.gob.ve

Francisco Durand
Jefe del Grupo de OMA – INAC
fancisco.durand@inac.gob.ve

BOEING (OBSERVADOR)

Alvimar Lucena
Regulatory Affair – Latin America and Caribbean
alvimar.lucena@boeing.com

COMITÉ TÉCNICO

José Peña
Especialista en aeronavegabilidad del SRVSOP
jpena@icao.int

1. Informe sobre el asunto 1. Listado de asistencia

1.1 Se contó con la participación de 20 expertos en aeronavegabilidad de 11 Estados del SRVSOP. Asimismo, participó un (1) observador de Boeing y de un (1) especialistas del Comité Técnico del SRVSOP.

2. Informe sobre el asunto 2. Revisión del Asunto 2 sobre la nota de estudio N° 2 correspondiente la propuesta para la mejora del LAR 26 sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad y mejoras de seguridad operacional para aviones de categoría transporte

2.1 Con relación a este asunto, en la Tercera teleconferencia en preparación a la RPEA/21, se discutió la propuesta de mejora del Capítulo A del reglamento LAR 26 relacionada con el mantenimiento de la aeronavegabilidad y mejoras de seguridad operacional para aviones de categoría de transporte. A continuación, se detalla la información sobre las modificaciones propuestas, los comentarios relevantes, y los consensos y discrepancias manifestadas por los expertos.

Modificaciones propuestas:

2.2 **Clarificación de la Aplicabilidad:**

- Una de las modificaciones propuestas fue incluir una descripción más detallada de las personas y entidades sujetas a este reglamento, que abarca a los titulares de certificados de tipo, certificados de tipo suplementario, así como a los solicitantes de estos certificados y a quienes realizan modificaciones que puedan afectar la aeronavegabilidad, en vista de que en esta Sección solo se han incluidos fechas de aplicabilidad, pero no a quienes les aplica.
- Asimismo, se propuso revisar la Sección 26.001 cambiando su título de "Definición" a "General", con el fin de proporcionar mayor claridad y coherencia con el contenido de la sección y alinearla con la terminología utilizada en estándares internacionales.

2.3 **Alineación con Normativas Internacionales:**

- La propuesta incluyó la armonización con el Código de Regulaciones Federales, Título 14, Parte 26 (FAR 26), que cubre la aplicabilidad y los requisitos de diseño para la seguridad operacional en aviones de transporte.
- Se sugirió mantener el principio de no retroactividad para evitar afectar a la industria de los Estados miembros del SRVSOP en cuanto a las fechas de aplicación.

2.4 **Requisitos de Seguridad Operacional:**

- La propuesta enfatizó la necesidad de establecer claramente los requisitos de mantenimiento de aeronavegabilidad para sistemas clave, como la reducción de la inflamabilidad del tanque de combustible y la prevención de daños por fatiga estructural en aviones de categoría de transporte envejecidos.

Comentarios

2.5 **Claridad sobre la Aplicabilidad:**

- Daniel Basualdo (Argentina), quien presentó la nota de estudio, señaló que uno de los problemas principales que se había detectado en el pasado era la falta de claridad en la aplicabilidad del reglamento. Indicó que la propuesta busca especificar mejor quiénes deben cumplir con estos requisitos para evitar confusiones.
- Miguel Etchevarren (Uruguay) comentó que el FAR 26 ya incluye un apartado de aplicabilidad, y sugirió que sería redundante agregar un párrafo adicional en el LAR 26. Propuso que se revisara cuidadosamente si esta modificación aportaba claridad o generaba confusión.

2.6 **Retroactividad y Fechas de Cumplimiento:**

- Miriam Hernández (Venezuela) planteó que era importante no crear retroactividad en la aplicación de los nuevos requisitos, y destacó la necesidad de establecer claramente las fechas de cumplimiento para evitar afectaciones a las organizaciones que ya cumplen con normativas anteriores.

2.7 **Alineación con el FAR 26:**

- Cesar Silva (Brasil) expresó su acuerdo con la propuesta de mejorar la alineación con el FAR 26, subrayando que armonizar los términos y requisitos es clave para facilitar la adopción del reglamento en los Estados miembros y asegurar que no haya conflictos entre los reglamentos internacionales y los locales.

2.8 **Especificidad en la Aplicabilidad:**

- Antonio Lahera (Cuba) destacó que era importante trasladar directamente lo que dice el FAR 26 a la normativa del LAR 26 para evitar que las personas tengan que consultar varias fuentes. También sugirió que se mejorara el texto para incluir una mayor especificidad en cuanto a los responsables del cumplimiento de los requisitos de mantenimiento de aeronavegabilidad.

Consensos y discrepancias manifestadas:

2.9 **Consensos:**

2.9.1 **Necesidad de Clarificar la Aplicabilidad:**

- Hubo consenso en que la aplicabilidad del reglamento debía estar claramente especificada para evitar ambigüedades y garantizar que las personas, entidades y organizaciones a las que se aplica el LAR 26 entiendan sus responsabilidades. Esto incluye tanto a los titulares de certificados de tipo como a los que solicitan modificaciones y reparaciones que puedan afectar la aeronavegabilidad.

2.9.2 **Alineación con el FAR 26:**

- Todos los expertos coincidieron en que el LAR 26 debía alinearse con el FAR 26 para asegurar la coherencia con las normativas internacionales, lo cual facilita la operación y certificación de las aeronaves de transporte entre las distintas jurisdicciones.

2.10 **Discrepancias:**

2.10.1 **Redundancia en la Aplicabilidad:**

- Mientras que algunos expertos, como Miguel Etchevarren, sugirieron que la aplicabilidad ya está cubierta en el FAR 26 y que agregar un nuevo párrafo podría ser redundante, otros, como Antonio Lahera, indicaron que era necesario incluir claramente la aplicabilidad en el LAR 26 para que no se generen confusiones al consultar el reglamento.

2.10.2 **Fechas de Cumplimiento y Retroactividad:**

- Hubo cierta discrepancia sobre cómo manejar las fechas de cumplimiento de los requisitos y evitar la retroactividad. Algunos expertos sugirieron que la adopción debería incluir una tabla con fechas específicas para los distintos requisitos del LAR 26, mientras que otros consideraron que la aplicación no debería retroceder y que las fechas deberían ser armonizadas con las regulaciones existentes.

Conclusión:

2.11 La propuesta de mejora del Capítulo A del LAR 26 sobre el mantenimiento de aeronavegabilidad y mejoras de seguridad operacional para aviones de categoría transporte fue bien recibida en términos generales, con consenso sobre la necesidad de clarificar la aplicabilidad y alinear los requisitos con el FAR 26. Sin embargo, hubo discrepancias menores sobre la redundancia en la aplicabilidad y las fechas de cumplimiento, lo que sugiere que estos puntos serán revisados en mayor detalle en la reunión presencial de la RPEA/21.

2.12 Asimismo, se obtuvieron dos propuestas que deberían ser discutidas en la RPEA/21 de forma presencial:

Propuesta # 1

26.001 ~~Definición~~ General

(a) Para la mejora de la seguridad del mantenimiento de la aeronavegabilidad en los aviones de categoría transporte será adoptada íntegramente la FAR Parte 26 del Código de los Reglamentos Federales (CFR) Título 14 de los Estados Unidos de Norteamérica, en idioma inglés, con todas sus enmiendas y apéndices.

(b) Las fechas de cumplimiento establecidas hasta la enmienda 07 del 5 de marzo de 2018 del FAR Parte 26 del Código de los Reglamentos Federales (CFR) Título 14 de los Estados Unidos de Norteamérica, se considerarán de aplicación inmediata.

(c) Las fechas de cumplimiento establecidas en enmiendas posteriores a la enmienda 07 del 5 de marzo de 2018 del FAR Parte 26 del Código de los Reglamentos Federales (CFR) Título 14 de los Estados Unidos de Norteamérica, seguirán las reglas establecidas en el citado reglamento.

Propuesta # 2

26.005 ~~Aplicación~~ Fechas de Cumplimiento

~~(a) Este reglamento se aplica a las siguientes personas, como se especifica en cada parte de este párrafo:~~

~~(1) Titulares de certificados de tipo y certificados de tipo suplementarios.~~

~~(2) Solicitantes de certificados de tipo, certificados de tipo suplementarios y cambios en dichos certificados (incluidos boletines de servicio que describan cambios de diseño).~~

~~(3) Personas que soliciten aprobación de diseño para reparaciones, o modificaciones de aeronaves que puedan afectar a la aeronavegabilidad.~~

~~(b) Un solicitante de aprobación de un cambio de diseño no está obligado a cumplir ningún requisito de aeronavegabilidad aplicable de esta parte, si el solicitante elige o está obligado a cumplir una enmienda correspondiente al reglamento LAR 26 que se adopte simultáneamente o después de dicho requisito de aeronavegabilidad.~~

(a) Las fechas de cumplimiento establecidas hasta la enmienda 07 del 5 de marzo de 2018 del FAR Parte 26 del Código de los Reglamentos Federales (CFR) Título 14 de los Estados Unidos de Norteamérica, se considerarán de aplicación inmediata.

(b) Las fechas de cumplimiento establecidas en enmiendas posteriores a la enmienda 07 del 5 de marzo de 2018 del FAR Parte 26 del Código de los Reglamentos Federales (CFR) Título 14 de los Estados Unidos de Norteamérica, seguirán las reglas establecidas en el citado reglamento.

3. Informe sobre el asunto 3. Coordinación con los expertos para programar la Cuarta teleconferencia

3.1 La próxima teleconferencia se fijó para el 20 de agosto de 2024, de 9:00 a 11:00, para tratar el asunto del desarrollo del nuevo reglamento LAR CAMO.