**Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la
Seguridad Operacional**

Reglamento Aeronáutico Latinoamericano

LAR 26

**MANTENIMIENTO DE LA
AERONAVEGABILIDAD Y MEJORAS DE
SEGURIDAD OPERACIONAL PARA
AVIONES DE CATEGORÍA TRANSPORTE**

**Primera Edición
Enmienda 1
Febrero 2025**

ÍNDICE**LAR 26****Mantenimiento de la aeronavegabilidad y mejoras de seguridad operacional para aviones de categoría transporte****CAPÍTULO A: GENERALIDADES**

26.001	General	26-A-1
26.005	Fechas de cumplimiento.....	26-A-1
26.010	Aceptación	26-A-1

LAR 26**PREÁMBULO****Antecedentes**

La Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (Cuzco, 5 al 7 junio de 1996), consideró las actividades del Proyecto Regional RLA/95/003 como un primer paso para la creación de un organismo regional para la vigilancia de la seguridad operacional, destinado a mantener los logros del Proyecto y alcanzar un grado uniforme de seguridad en la aviación al nivel más alto posible dentro de la región.

Las Regulaciones Aeronáuticas Latino-americanas (LAR), deben su origen al esfuerzo conjunto de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), al Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo (PNUD) y los Estados participantes de América Latina, quienes sobre la base del Proyecto RLA/95/003 “*Desarrollo del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad y la Seguridad Operacional de las Aeronaves en América Latina*”, convocaron a un grupo multinacional de expertos de los Estados participantes. Este Grupo de expertos se reunió hasta en diez (10) oportunidades entre los años 1996 y 2001 con el fin de desarrollar un conjunto de regulaciones de aplicación regional.

El trabajo desarrollado, se basó principalmente en la traducción de las regulaciones de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA) Regulaciones Federales de Aviación (FAR), a las que se insertaron referencias a los Anexos y Documentos de la OACI. La traducción de las FAR recogió la misma estructura y organización de esas regulaciones. Este esfuerzo requería adicionalmente de un procedimiento que garantizara su armonización con los Anexos, en primer lugar y con las regulaciones de los Estados en la región en segundo lugar.

El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) (Proyecto RLA/99/901) implementado actualmente, se orienta a asegurar el sostenimiento de los logros del Proyecto RLA/95/003 relativos a la adopción de un sistema reglamentario normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la región y otros aspectos relacionados de interés común para los Estados.

Durante la Primera Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP (RCPF/1) se concordó en la necesidad de tomar en cuenta los intereses de los Estados de la Región que tienen industria de fabricación de aeronaves antes de desarrollar cualquier LAR sobre certificación de productos y partes. Lo cual fue ratificado por la Junta General del Sistema.

En la Primera Reunión de Expertos de Estructuras (RPEE/1) se determinó la necesidad de crear una regulación compatible con las normas y métodos recomendados internacionalmente que estableciera los requisitos para la emisión de los certificados de tipo, teniendo en consideración además, su concordancia con los Anexos y sus posteriores enmiendas con los manuales técnicos de la OACI, que proporcionan orientación e información más detallada sobre las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales.

El primer borrador desarrollado por el panel de expertos en aeronavegabilidad fue estudiado y enmendado por la Décimo Octava Reunión de expertos de Aeronavegabilidad, del 27 de septiembre al 1 de octubre de 2021, habiéndose determinado recomendar su aprobación por parte de la Junta general.

Con el informe de la RPEA/18 se realizó la ronda de consulta a con los Estados para posteriormente ser aprobado en Trigésima Tercera Reunión Ordinaria de Junta General (JG/33) la Revisión N° 1 del LAR 26.

Durante la RPEA/21 realizada en Lima del 18 al 20 de septiembre de 2024 fue revisado el LAR 26 a fin de cambiar el título de la Sección 26.001 de “definiciones” a “general” que es el estándar que se aplica a los reglamentos que son adoptados de la FAA, asimismo se cambió el título de la Sección 26.005 en donde se había considerado como título “Aplicación” el cual fue cambiado por “Fechas de cumplimiento” considerando que no es necesario establecer a quienes aplica este reglamento ya

que al adoptar el FAR 26 ya se establece como tal en el reglamento norteamericano. Sin embargo, se acordó por consenso cambiar el nombre de la sección por “Fecha de cumplimiento”.

Con carta SA8450 del 22 de Octubre de 2024 fue enviado a los Estados del SRVSOP la enmienda realizada (tercera ronda de consulta), no recibiendo ninguna observación a la propuesta de mejora del LAR 38. Posteriormente la Enmienda N° 1 fue aprobada en la Trigésima Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/36) de febrero de 2025.

Aplicación

El reglamento LAR 26 – Mantenimiento de la aeronavegabilidad y mejoras de seguridad operacional para aviones de categoría transporte, establece el marco reglamentario de los requisitos para el soporte del mantenimiento de la aeronavegabilidad y las mejoras de seguridad operacional para los aviones de la categoría de transporte. Estos requisitos pueden incluir realizar evaluaciones, desarrollar cambios de diseño, desarrollar revisiones a las Instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICA) y poner la documentación necesaria a disposición de las personas afectadas. Los requisitos de esta parte que establecen estándares para los cambios de diseño y las revisiones a la ICA se consideran requisitos de aeronavegabilidad.

Objetivos

El Memorando de Entendimiento suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil Internacional (CLAC) y la OACI para promover el establecimiento del SRVSOP señala en el párrafo 2.4 de su segundo acuerdo, como uno de sus objetivos el promover la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

Por otra parte, el acuerdo para la implantación del SRVSOP que suscriben los Estados al incorporarse al Sistema Regional, en su artículo segundo indica que los Estados participantes se comprometen a armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional.

- La aplicación del reglamento LAR 26, permitirá establecer los procedimientos convenientes para lograr los objetivos propuestos en el Documento Proyecto RLA/99/901 y los acuerdos de la Junta General del Sistema que son, entre otros, los siguientes:
- Establecer las reglas de construcción de los reglamentos LAR y la utilización de una redacción clara en su formulación, de tal manera que permita su fácil uso e interpretación por los usuarios del Sistema;
- la armonización de las normas, reglamentos y procedimientos nacionales inicialmente en las áreas de aeronavegabilidad, operación de aeronaves y licencias al personal;
- la revisión, modificación y enmienda de estas normas conforme sea necesario; y
- la propuesta de normas, reglamentos y procedimientos regionales uniformes para su adopción por los Estados participantes.

A través del Sistema Regional, y la participación de sus Estados miembro, se pretende lograr el desarrollo, en un período razonable, del conjunto de regulaciones que los Estados puedan adoptar de una manera relativamente rápida para el logro de beneficios en los siguientes aspectos:

- elevados niveles de seguridad en las operaciones de transporte aéreo internacional;
- fácil circulación de productos, servicios y personal entre los Estados participantes;
- participación de la industria en los procesos de desarrollo de las LAR, a través de los procedimientos de consulta establecidos;
- reconocimiento internacional de certificaciones, aprobaciones y licencias emitidas por cualquiera de los Estados participantes;
- la aplicación de regulaciones basadas en estándares uniformes de seguridad y exigencia, que contribuyen a una competencia en igualdad de condiciones entre los Estados participantes;

- apuntar a mejores rangos de costo-beneficio al desarrollar regulaciones que van a la par con el desarrollo de la industria aeronáutica en los Estados de la Región, reflejando sus necesidades;
- lograr que todos los explotadores de servicios aéreos que cuentan con un AOC, que utilizan aeronaves cuyas matrículas pertenezcan a Estados miembros del Sistema, hayan sido certificadas bajo los mismos estándares de aeronavegabilidad, que las tripulaciones al mando de dichas aeronaves hayan sido entrenadas y obtenido sus licencias, bajo normas y requisitos iguales y que el mantenimiento de dichas aeronaves se realice en organizaciones de mantenimiento aprobadas, bajo los mismos estándares de exigencia, contando con el reconocimiento de todos los Estados del Sistema.
- facilitar el arrendamiento e intercambio de aeronaves en todas sus modalidades y el cumplimiento de las responsabilidades del Estado de matrícula como del Estado del explotador; el uso de regulaciones armonizadas basadas en un lenguaje técnico antes que un lenguaje legal, de fácil comprensión y lectura por los usuarios;
- el desarrollo de normas que satisfacen los estándares de los Anexos de la OACI y su armonización con las regulaciones EASA, FAR y otras pertenecientes a los Estados de la región; y
- un procedimiento eficiente de actualización de las regulaciones, con relación a las enmiendas a los Anexos de la OACI.

Medidas que han de tomar los Estados

Los Estados miembros del Sistema, en virtud a los compromisos adquiridos, participan activamente en la revisión y desarrollo de las regulaciones LAR a través de los Paneles de Expertos, y una vez concluida la revisión del reglamento por parte de estos Paneles, corresponde a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) de los Estados participantes en el SRVSOP, formular los comentarios finales que consideren pertinentes, los cuales permitirán editar esta Edición del reglamento LAR 26, para posteriormente ser sometida a la aprobación de la Junta General y continuar con la siguiente etapa en el marco de la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de las LAR.

Bibliografía**Reglamentos**

RAAC Parte 26	Aeronavegabilidad continuada y mejoras a la seguridad para aviones de categoría transporte	ANAC Argentina
RBAC N° 26	Aeronavegabilidad continuada y mejoras a la seguridad para aviones de categoría transporte	ANAC Brasil
14 CFR Parte – 26	Mantenimiento de la aeronavegabilidad y mejoras de seguridad operacional para aviones de categoría transporte	FAA USA

OACI

Anexo 8	Aeronavegabilidad - Décimo Tercera edición, julio de 2022, enmienda 109.
Documento 9760	Manual de Aeronavegabilidad - Cuarta edición, 2020

Capítulo A: Generalidades**26.001 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.

26.005 Fechas de cumplimiento

- (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.

26.010 Aceptación

- (a) No se requiere demostración con el LAR 26 si el cumplimiento con el FAR Parte 26 del Código de los Reglamentos Federales (CFR) Título 14 de los Estados Unidos de Norteamérica (o reglamento similar) ya ha sido probado por una autoridad con reconocimiento internacional.