

BUENOS AIRES 23- DIC-09

DISP. Nº 64 /09

**VISTO** las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil y lo propuesto por el Departamento Normas y Procedimientos Técnicos de la Dirección de Aeronavegabilidad, y

**CONSIDERANDO**

Que, la evolución sistemática de las Normas y los Procedimientos de Aeronavegabilidad, como también la experiencia lograda con su aplicación, conduce a que periódicamente se revisen y actualicen las Partes constitutivas del Reglamento Argentino de Aviación Civil, y;

Que, el RAAC Parte 121 vigente contiene la Sección 121.368 "*Inspección de aviones envejecidos y análisis de registros*" la cual establece como requisito que la Autoridad Aeronáutica realice inspecciones por envejecimiento y el análisis de los registros de mantenimiento a los aviones operados bajo dicha Parte, y;

Que, dicha Sección 121.368 fue adoptada del Reglamento Federal de Aviación (FAR) de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los EE.UU, y;

Que, la Sección 121.368 original del FAR Parte 121, actualmente Sección 121.1105, fue emitida por mandato del Parlamento de los EE.UU. que obligó al Administrador de la FAA a inspeccionar, revisar el mantenimiento y otros registros de cada aeronave de transporte aéreo utilizada para el transporte de personas que tengan más de 14 años en servicio, y;

Que previo a la emisión de la Sección 121.368 del FAR Parte 121, el Congreso de EE.UU. promulgó en el año 1991 el "*Aging Aircraft Safety Act*" como una respuesta política al accidente de Aloha Airlines del 28 de abril de 1988, en la cual se desarrollaron instrucciones y recomendaciones para preservar la integridad estructural de la flota de aeronaves antiguas como una justificación para los errores en las tareas de mantenimiento realizadas sobre la aeronave de Aloha Airlines, y además, exigía a la FAA que desarrolle un requisito para obligarlas a revisar los registros de mantenimiento e inspecciones a todas las aeronaves con una antigüedad de 14 o más años, utilizadas en operaciones de transporte aéreo, y;

Que, el objetivo primario de estas inspecciones consistía en localizar las fisuras generadas por la fatiga estructural y garantizar que el mantenimiento de las células de las aeronaves, que el recubrimiento y las partes críticas



"2009 – Año de Homenaje a Raúl Scalabrini Ortiz"

sensibles a la antigüedad, hayan sido realizadas adecuadamente y en los períodos de tiempo establecidos por el fabricante de la aeronave, y;

Que, el "Aging Aircraft Safety Act" le permite a la FAA cierta flexibilidad regulatoria cuando el impacto económico en la operación aérea no justifica el plan de integridad estructural de las aeronaves, y;

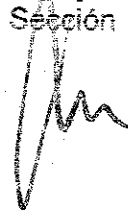
Que, en base a esta flexibilidad regulatoria, la FAA determinó que dicho plan era altamente costoso para los pequeños operadores, definiendo al pequeño operador como aquel que posee 1500 o menos empleados, y cuando la cantidad de aeronaves operadas por un explotador aéreo era inferior a 20 aviones, y;

Que, también se consideró el pedido del Senador por el Estado de Alaska, acerca de que este requisito no se aplique a los explotadores aéreos de dicho Estado de los EE.UU, y;

Que, adicionalmente, teniendo en cuenta el envejecimiento de las aeronaves, las Secciones 121.370a y 135.168 de la Parte 121 y 135 respectivamente, han sido revisadas para incluir inspecciones suplementarias dirigidas a la preservación de la aeronavegabilidad continuada de las células de las aeronaves que son susceptibles a las fisuras por fatiga que puedan contribuir a una falla catastrófica, y;

Que, los procedimientos e inspecciones basadas en la tolerancia al daño requeridas en las Secciones 121.370a y 135.165 desarrolladas en base a la misma metodología identificada en la DNAR Parte 25, Sección 25.571 "Evaluación de fatiga y tolerancia al daño de la célula" han permitido desarrollar los programas de inspección estructural suplementarios y lineamientos de reparaciones estructurales para fuselajes presurizados, que cumplen con los objetivos de localizar daños estructurales, y;

Que, el Inspector General del Departamento de Transporte de EE.UU. Todd Zinser, escribió en su informe al Parlamento de los EE.UU. que el requisito de seguridad para aviones antiguos desarrollado por la FAA en la Sección 121.1105 del FAR Parte 121, en donde establece que los inspectores de la FAA deben revisar los registros de las aeronaves y realizar inspecciones visuales a ciertas aeronaves, no permite descubrir fisuras debido a fatiga ni la corrosión oculta en las aeronaves, citando como ejemplo el accidente del Grumman G-37T operado por Flying Boat Inc. que perdió un ala en vuelo a causa de las fisuras generadas por fatiga estructural que no pudieron ser detectadas mediante inspecciones visuales, y explicó en dicho informe, que la integridad estructural no puede ser garantizada a través de un proceso de revisión de registros e inspecciones visuales, sino que requiere de procesos de análisis más complejos basados en criterios de tolerancia al daño como los exigidos en la Sección 121.370a, y;



"2009 – Año de Homenaje a Raúl Scalabrini Ortiz"

Que, el requisito establecido por la FAA bajo la Sección 121.1105 (similar a la Sección 121.368 de la Regulación Argentina) no exige nuevas inspecciones, ni incrementa la frecuencia de las inspecciones, establecidas en la Sección 121.370a, y por lo tanto, no agrega beneficios a la seguridad, y;

Que, la FAA emitió esta regla solamente para cumplir con un mandato del Congreso de EE.UU. (Bajo la autoridad descrita en el Title 49 of the United States Code Subtitle VII, Part A, Subpart III, Sections 44701 & 44717), quien obligó al Administrador de la FAA a hacer inspecciones y revisiones de los registros de mantenimiento de cada aeronave de un transportador aéreo que la utilice en transporte aéreo para resolver problemas circunscriptos a los EE.UU., y;

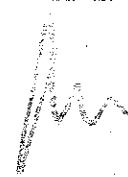
Que los registros establecidos en la Sección 121.368 de la Reglamentación Argentina, también se encuentran requeridos en la Sección 121.380 de la Parte 121, y además, la Sección 119.59(a) de la Parte 119 "Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos" establece que "en cualquier momento y lugar la Autoridad Aeronáutica puede llevar a cabo una inspección o prueba para determinar si el titular de un CESA cumple con las regulaciones que le son aplicables con su certificado y sus Especificaciones de Operación", y;

Que, la Sección 119.59(b)(2) establece que "el Explotador debe permitir a la Autoridad Aeronáutica hacer cualquier inspección o prueba para determinar el cumplimiento de cualquier tópico descrito en el párrafo (a) de esta Sección". Por lo tanto, lo requerido en la Sección 121.368 es redundante, ya que esto se encuentra requerido en las Secciones 121.380 y 119.59 de las regulaciones vigentes, y;

Que, no existe un requerimiento como el establecido en la Sección 121.368 de la Parte 121 dentro de los Anexos de OACI ni en sus Prácticas Recomendadas, y;

Que, tampoco existe este requisito en la reglamentación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), quien además concluyó en su informe MDM.028 de la tarea 20.005 "Ageing aircraft structures" del año 2007, sobre la necesidad de desarrollar un plan estructural para aviones envejecidos en la Comunidad Europea, que no existe tal necesidad de crear nuevas reglas operacionales como las establecidas por los EE.UU., y;

Que, del análisis del FAR se puede determinar que los requisitos incorporados en la Sección 121.1105 son los mismos requisitos de aeronavegabilidad que ya se encuentran desarrollados en otras secciones del mismo FAR, y que el único objetivo que se busca con esta Sección es cumplir con un mandato del Congreso de EE.UU. para los operadores 121 y 125 de EE.UU. y, que lo único que se hizo con la incorporación de esta Sección fue identificar algunas instrucciones de aeronavegabilidad continuada para que sean más visibles al público no acostumbrado a las regulaciones aeronáuticas, y;



Que, los requisitos de la Sección 121.1105 de la FAR Parte 21 (Sección 121.368 en la Regulación Argentina) no son requisitos nuevos, sino que se juntaron por temas críticos para las aeronaves operadas por empresas de EE.UU. para mostrar al pueblo de los EE.UU. que se estaba trabajando sobre las aeronaves antiguas para evitar un nuevo accidente como el de Aloha Airlines, y;

Que, en la aplicabilidad de los requisitos del FAR 121 Párrafo 121.1105 puede leerse que estos requisitos no se aplican a aquellas aeronaves operadas dentro del Estado de Alaska, y;

Que, este requisito no se aplica a los helicópteros, aviones monomotores, ni operaciones de carga o a demanda, porque el propósito es cumplir con aquellas aeronaves establecidas específicamente por el Parlamento de los EE.UU., quien además fijó los intervalos de inspección para dichos aviones antiguos, y;

Que, el plan de integridad estructural requiere que los titulares de los Certificados Tipo y Certificados Tipo Suplementario desarrollen procedimientos e inspecciones suplementarias dentro de su Manual de Mantenimiento y que para aquellos aviones que en su base de certificación no incluyen un requerimiento para tolerancia al daño basado en inspecciones y procedimientos, como por ejemplo la serie de los Boeing B-737, Mc Donnell MD-80 y Airbus A-300, se emitan Directivas de Aeronavegabilidad para la implementación de los procedimientos e inspecciones suplementarias, y;

Que, el Reglamento de Aeronavegabilidad Argentino requiere que los programas de mantenimiento estén basados en los datos de mantenimiento desarrollados por los titulares de Certificados Tipo o Certificados Tipo Suplementarios actualizados, y;

Que, en consecuencia el requisito establecido en la Sección 121.368 de la Parte 121 de la Regulación Argentina genera un costo sumamente elevado para los explotadores aéreos argentinos, quienes deben retirar aviones del servicio durante varios días para cumplir con un requisito exigible, y

Que en contrapartida, esta exigencia no produce un aumento significativo de la seguridad operacional que lo justifique, y;

Que, el cumplimiento de la obligación los pone en evidente desventaja frente a los explotadores aéreos de la región, y;

Que, los mismos argumentos fueron utilizados para exceptuar en los EE.UU. al Estado de Alaska, lo cual fortalece el concepto de que no es un requerimiento de seguridad operacional, y;



"2009 – Año de Homenaje a Raúl Scalabrini Ortiz"

Que, del análisis realizado sobre la aplicabilidad de este requisito se concluye en que el mismo debería ser eliminado de la Reglamentación Nacional, y;

Que la DNAR Parte 11 "Procedimientos para la Confección de Reglas" Subparte B "Reglas de Aeronavegabilidad" Sección 11.25(b) faculta a la Autoridad Aeronáutica a prescribir una norma como definitiva cuando la misma es contraria a los intereses públicos, y;

Que, la Asesoría Jurídica de la Administración Nacional de Aviación Civil ha tenido la intervención que le compete, y;

Que, el Decreto N° 1770/07 faculta al Director Nacional de Seguridad Operacional para llevar a cabo las adaptaciones, modificaciones y complementaciones a las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil.

Por ello:

## EL DIRECTOR NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL

### DISPONE

ARTÍCULO 1°: Eliminar la Sección 121.368 de la Parte 121 del Reglamento Argentino de Aviación Civil.

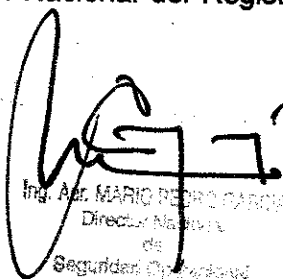
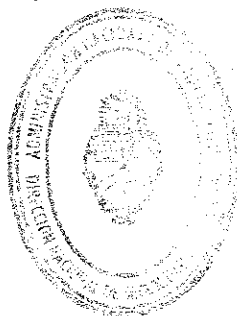
ARTÍCULO 2°: Reemplazar la Sección 121.368 del Reglamento Argentino de Aviación Civil con el siguiente texto:

"Sección 121.368. Reservado"

ARTÍCULO 3°: La presente disposición entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 4°: Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

DISPOSICIÓN N° 64 /09



Ing. Agr. MARIO PEDRO GARCÍA  
Director Nacional  
de  
Seguridad Operacional