

**REPUBLICA DEL PARAGUAY**



**DIRECCION NACIONAL DE AERONAUTICA CIVIL**

**REGLAMENTO DE  
AERONAVEGABILIDAD**

**DINAC R 23**

**ESTANDARES DE AERONAVEGABILIDAD:  
AVIONES DE CATEGORIA NORMAL,  
UTILITARIA, ACROBATICA Y COMMUTER**

**Aprobada por Resolución Nº: 552 /2012**

Primera Edición 2012

Enmienda 1 – Año 2016



## DINAC R 23

Estándares de aeronavegabilidad: aviones de categoría  
normal, utilitaria, acrobática y commuter

Lista de páginas efectivas			
DETALLE	PÁGINAS	ENMIENDA	FECHA
Lista de Paginas Efectivas	III		
Índice	IV		
Preámbulo	V al VII		
Bibliografía	VIII		
Capítulo A	1	Enmienda 1	Junio 2016

## 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 Aeronáutica Latinoamericanas (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 Comité Técnico, fue estudiado y enmendado por la Tercera Reunión de expertos de Aeronavegabilidad, del 15 al 20 de octubre de 2007, habiéndose determinado recomendar su aprobación por parte de la Junta general.

### Aplicación

El reglamento LAR 23 – Estándares de aeronavegabilidad: aviones de categoría normal, utilitaria, acrobática y commuter, establece el marco reglamentario para la emisión de los certificados de tipo de las aeronaves, para los Estados participantes del Sistema que decidan adoptar los reglamentos LAR.

### 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 23, 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 23, 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

### Regulaciones

DNAR – 23	Reglamento de Aeronavegabilidad de la Rep. Argentina	DNA Argentina
RBHA – 23	Reglamento Brasileiro de Certificación Aeronáutica	ANAC Brasil
DAR – 08	Reglamento Aeronáutico de Chile	DGAC Chile
FAR – 23	Regulación Federal de Aviación	FAA USA
EASA – 23	Administración Conjunta de Aviación de Europa	EASA

### OACI

Anexo 8	Aeronavegabilidad - Novena edición, julio de 2001
Documento 9760	Manual de Aeronavegabilidad - Primera edición, 2001

**PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

## **CAPITULO A: GENERALIDADES**

### **23.001 Definiciones**

- (a) Para la emisión de los certificados de homologación de tipo de las aviones de categoría normal, utilitaria, acrobática y commuter, será adoptado íntegramente la Parte FAR 23 del Código de los Reglamentos Federales (CFR) Título 14 de los Estados Unidos de Norteamérica, en idioma inglés, con todas sus enmiendas y apéndices.

### **23.005 Aplicación**

- (a) Serán adoptadas como fecha de actualización para este Reglamento, las fechas dadas en las enmiendas (“Amendments”) del CFR 14 Part 23 de la FAA.

**Observacion** - El FAR Part 23 Seccion 23.3(a) ha sido enmendado y ampliado en el idioma Español de la siguiente forma:

#### **DINAC R 23.3 (Enmienda aprobada por la DINAC por Resolucion 1007/2016)**

- (a) The normal category is limited to airplanes that have a seating configuration, excluding pilot seats, of nine or less, a maximum certificated takeoff weight of 12,500 pounds or less, and intended for nonacrobatic operation.

“No obstante lo establecido en el DINAC R 23, seccion 23.3(a), el requisisto relacionado con las características para que una aeronave pertenesca a la categoría normal, podra desviarse en cuanto a la limitación de 9 asientos de pasajeros, siempre que los documentos de diseño y de operación que avalen una configuración de mas de 9 asientos de pasajeros se encuentren aprobados por el Estado de diseño, sin perjuicio de establecer las limitaciones que se consideren pertinentes para cada tipo de operación autorizado por la DINAC”.

**PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**