

# **Reglamentación Aeronáutica Boliviana**

**RAB 39**

**DIRECTRICES DE AERONAVEGABILIDAD**

**Primera Edición  
Enmienda 1  
Octubre 2015**







## RAB 39

## Directrices de Aeronavegabilidad

## Lista de páginas efectivas

Lista de páginas efectivas del reglamento RAB 39			
DETALLE	PÁGINAS	ENMIENDA	FECHA
Preámbulo	v al viii	Enmienda 1	Octubre 2015
Capítulo A	39-A-1	Enmienda 1	Octubre 2015
Capítulo B	39-B-1	Enmienda 1	Octubre 2015

## INDICE

## RAB 39

## DIRECTRICES DE AERONAVEGABILIDAD

**CAPÍTULO A GENERALIDADES ..... 39-A**

39.001	Definición.....	39-A-1
39.005	Aplicación .....	39-A-1

**CAPÍTULO B DIRECTRICES DE AERONAVEGABILIDAD ..... 39-B**

39.105	Propósito.....	39-B-1
39.110	Emisión.....	39-B-1
39.115	Cumplimiento.....	39-B-1
39.120	Métodos Alternos de Cumplimiento .....	39-B-1

## LAR 39

### 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 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.

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 y cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad, 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.

En la RPEA/12, realizada en Lima del 7 al 11 de septiembre de 2015, fueron incorporadas mejoras relacionadas con la definición de “Directriz de aeronavegabilidad” basada en lo establecido en el Doc. 9760 y se incorporó la definición de Estado de matrícula. Asimismo se incorporaron mejoras a los requisitos a fin de que cubran la pregunta de protocolo de la USOAP aplicable al elemento crítico 2 (CE-2).

Con el informe de la Reunión (RPEA/12) fue iniciada la ronda de consulta con los Estados para posteriormente ser aprobado en Vigésimo Octava Reunión Ordinaria de Junta General (JG/28) la Enmienda N° 1 de la Primera edición del LAR 39.

#### Aplicación

El reglamento LAR 39 – Directrices de aeronavegabilidad, establece el marco reglamentario para el sistema de control y cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad de las aeronaves y componentes de aeronaves, para los Estados participantes del Sistema que decidan adoptar/armonizar 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 en su artículo segundo acuerda 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 39, 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 miembros, 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 reglamentos 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 reglamentos armonizadas basadas en un lenguaje técnico antes que un lenguaje legal, de fácil comprensión y lectura por los usuarios;

- el desarrollo de reglamentos que satisfacen los estándares de los Anexos de la OACI y su armonización con los reglamentos EASA, FAR y otras pertenecientes a los Estados de la región; y
- un procedimiento eficiente de actualización de los reglamentos, 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 suscritos entre la CLAC y la OACI, participan activamente en la revisión y desarrollo de los reglamentos 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 39, 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 39	Regulaciones Argentinas de Aviación Civil	ANAC Argentina
RAB - 39	Reglamentación Aeronáutica Boliviana	DGAC Bolivia
RBHA – 39	Reglamento Brasileño de Aviación Civil	ANAC Brasil
RNA - 39	Regulaciones Aeronáuticas Cubanas	IACC Cuba
RAC – 4	Reglamentos Aeronáuticos de Colombia	UAEAC Colombia
DAR - 39	Reglamento Aeronáutico	DGAC Chile
RDAC -039	Regulaciones Técnicas	DGAC Ecuador
Libro III	Reglamento de Aviación Civil de Panamá	AAC Panamá
DINAC R – 39	Reglamentos Nacionales	DINAC Paraguay
RAP – 39	Regulaciones Aeronáuticas del Perú	DGAC Perú
RAU – 39	Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos	DINACIA Uruguay
RAV – 39	Regulación Aeronáutica Venezolana	INAC Venezuela

### OACI

Anexo 8	Aeronavegabilidad - Undécima edición, julio de 2010 (enmienda 104)
Documento 9760	Manual de Aeronavegabilidad - Tercera edición, 2014

## **Capítulo A: Generalidades**

### **39.001 Definiciones**

(a) Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones

- (1) **Directriz de aeronavegabilidad:** Documento reglamentario que identifica los productos aeronáuticos en los que existe una condición insegura, y donde es probable que la condición exista o se desarrolle en otros productos aeronáuticos del mismo diseño de tipo. Establece acciones correctivas obligatorias que se deben tomar o las condiciones o limitaciones bajo las cuales el producto aeronáutico puede seguir funcionando. La directriz de aeronavegabilidad es la forma más común de información de aeronavegabilidad obligatoria.

*Nota: Se debe tomar en cuenta que algunos Estados de diseño no emiten su información obligatoria de aeronavegabilidad en la forma de directrices de aeronavegabilidad, sino que solamente dan carácter obligatorio a los boletines de servicio, requiriendo a la organización responsable por el diseño de tipo a incluir una declaración en los boletines de servicio, etc., indicando que esta información tiene carácter obligatorio para las aeronaves registradas en el Estado de diseño. Algunos de estos Estados de diseño publican una lista conteniendo un resumen de los boletines de servicio, etc., que han sido clasificados como obligatorios.*

- (2) **Estado de diseño:** El Estado que tiene jurisdicción sobre la organización responsable del diseño de tipo.
- (3) **Estado de matrícula:** Estado en el cual esta matriculada la aeronave

### **39.005 Aplicación**

(a) Este reglamento establece los requisitos relacionados a las directrices de aeronavegabilidad que se apliquen a una aeronave matriculada en el Estado Plurinacional de Bolivia y sus componentes de aeronave.



**Capítulo B: Directrices de Aeronavegabilidad****39.105 Propósito**

- (a) El propósito de las directrices de aeronavegabilidad es asegurar que se tomen acciones en una aeronave o componente de aeronave para restaurar un nivel aceptable de seguridad, cuando se ha encontrado evidencia que este podría verse comprometido.

**39.110 Emisión**

- (a) La AAC del Estado de matrícula emite una directriz de aeronavegabilidad (AD) cuando:
- (1) La AAC ha determinado un condición de inseguridad en una aeronave o componente de aeronave, como resultado de una deficiencia; y
  - (2) esta condición es probable que se desarrolle en otra aeronave o componente de aeronave de igual diseño.
- (b) Las directrices de aeronavegabilidad (AD) emitidas por el Estado de diseño, son adoptadas en forma directa por la AAC, cuando este no es el Estado de diseño.
- (c) El Estado de matrícula puede modificar una directriz de aeronavegabilidad adoptada de acuerdo con el párrafo (b) de esta sección cuando lo considere necesario, emitiendo su propia directriz de aeronavegabilidad.

**39.115 Cumplimiento**

- (a) Ningún propietario u operador puede operar una aeronave a menos que hayan sido cumplidas todas las directrices de aeronavegabilidad aplicables a dicha aeronave y sus componentes de aeronave.

**Nota:** Cuando una AD incorpora por referencia otro documento, este documento será parte de la AD. La información contenida en la AD prevalecerá siempre sobre cualquier documento asociado.

**39.120 Métodos alternativos de cumplimiento**

- (a) Una persona puede proponer a la AAC del Estado de matrícula un método alterno de cumplimiento o un cambio en los tiempos de cumplimiento, siempre y cuando la propuesta provea un aceptable nivel de seguridad y la solicitud sea realizada de manera aceptable para la AAC.
- (b) La AAC podría aprobar un método alterno de cumplimiento para un operador o dueño de aeronave, si considera que el método alterno de cumplimiento propuesto provee un nivel de seguridad equivalente para alcanzar los requerimientos establecidos en la directriz de aeronavegabilidad.