

Reglamentación Aeronáutica Boliviana

RAB 39

**Directrices de
Aeronavegabilidad**

**Segunda Edición
Enmienda 2
Abril 2019**

ÍNDICE**RAB 39****Directrices de Aeronavegabilidad****CAPÍTULO A: GENERALIDADES**

39.001	Definiciones	39-A-1
39.005	Aplicación	39-A-1

CAPÍTULO B: DIRECTRICES DE AERONAVEGABILIDAD

39.105	Propósito.....	39-B-1
39.110	Emisión (RESERVADO).....	39-B-1
39.111	Adopción de una Directriz de Aeronavegabilidad (AD/DA).....	39-B-1
39.115	Cumplimiento.....	39-B-1
39.120	Métodos alternativos de cumplimiento para Directrices de Aeronavegabilidad Emitidas por la DGAC (RESERVADO)	39-B-1
39.125	Métodos alternativos de cumplimiento para Directrices de Aeronavegabilidad Adoptadas por la DGAC	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.

Los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (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 reglamentos de aplicación regional.

El trabajo desarrollado, se basó principalmente en la traducción de los reglamentos 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 los reglamentos 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.

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.

Durante la RPEA/15 realizada en Lima, Perú del 7 al 10 de agosto de 2018 se acordó que el formato del reglamento LAR 39 Directrices de aeronavegabilidad sea elaborado a una sola columna, lo cual ameritaría una nueva edición.

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 las 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 JAR, 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 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.

Medidas adoptadas por la DGAC

El RAB 39 en la presente edición, fue enmendada conforme a la última enmienda del Anexo 8 y última enmienda del LAR 39.

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
Documento 9760	Manual de Aeronavegabilidad

Capítulo A: Generalidades

39.001 Definiciones

- (a) Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones
- (1) **Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC):** es la Máxima Autoridad Aeronáutica Civil (AAC) del país, tiene la responsabilidad de la conducción y administración del sector aeronáutico, mediante la planificación, reglamentación y fiscalización de las actividades de la aviación civil, en concordancia con las políticas y planes del Estado Plurinacional de Bolivia, acorde con normas y reglamentaciones nacionales e internacionales, para contribuir al desarrollo del país.
 - (2) **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.
 - (3) **Estado de diseño:** El Estado que tiene jurisdicción sobre la organización responsable del diseño de tipo.
 - (4) **Estado de matrícula:** Estado en el cual esta matriculada la aeronave.
 - (5) **Producto Aeronáutico:** Toda aeronave, motor, hélice, o pieza conexas que se vaya a instalar en una 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

(Reservado)

39.111 Adopción de una Directriz de Aeronavegabilidad (AD/DA)

- (a) Las directrices de aeronavegabilidad (AD/DA) emitidas por el Estado de diseño, son adoptadas en forma directa por la DGAC.
- (b) La DGAC 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 o explotador 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/DA incorpora por referencia otro documento, este documento será parte de la AD/DA. La información contenida en la AD/DA prevalecerá siempre sobre cualquier documento asociado.

39.120 Métodos alternativos de cumplimiento para Directrices de Aeronavegabilidad Emitidas por la DGAC

(Reservado)

39.125 Métodos alternativos de cumplimiento para Directrices de Aeronavegabilidad Adoptadas por la DGAC

- (a) Los métodos alternativos de cumplimiento o cambio en el tiempo de cumplimiento en una directriz de aeronavegabilidad adoptada por la DGAC, deberán ser aprobados por la AAC del estado de diseño de la organización que posee el certificado de tipo vigente.
- (b) Antes de incorporar un método alternativo de cumplimiento o implementar cambios en el tiempo de cumplimiento de una AD/DA según el párrafo (a) de esta sección, el explotador o propietario de aeronave debe notificar a la DGAC.