

Proyecto Regional RLA/99/901

Vigésima Segunda Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad
(Lima, Perú, 24 al 26 de septiembre de 2025)

Asunto 2: Oportunidades de mejora en el LAR 39

- a) Revisión de la Sección 39.105 a fin de incluir que la directriz de aeronavegabilidad prevalece sobre un documento de servicio.
- b) Revisión de la Sección 39.115 a fin de incluir la especificación de la aplicación de la directriz de aeronavegabilidad;
- c) Revisión de la Sección 39.125 para incluir los requisitos de traslado de una aeronave; y
- a) Revisión de la Sección 39.130 para establecer las disposiciones de una directriz de aeronavegabilidad y la documentación de servicio del fabricante.

Resumen

Esta nota de estudio presenta los elementos necesarios para realizar el análisis respectivo que permita revisar los requisitos del LAR 39, Capítulo B: Directrices de aeronavegabilidad, a fin de actualizar los requisitos de este Capítulo.

Referencias

- Anexo 8, enmienda N° 110
- LAR 39, Directrices de Aeronavegabilidad (Enmienda N° 3)
- FAR Part 39, Airworthiness directives

1. Antecedentes

1.1. El Reglamento Aeronáutico Latinoamericano (LAR) 39 establece los requisitos para la emisión y la adopción de las directrices de aeronavegabilidad que se apliquen a una aeronave matriculada en un Estado miembro del SRVSOP y sus componentes de aeronave.

1.2. La última enmienda realizada al LAR 39 fue en la Vigésima Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/20) – Lima, Perú del 25 al 29 de septiembre de 2023 fue revisado el LAR 39 (enmienda 3), Capítulo A, Definiciones y el párrafo 39.110(b) correspondiente a la emisión de la directriz de aeronavegabilidad donde fue incorporado el Estado del diseño de la reparación. El Reglamento fue aprobado en la Junta General 35 (JG/35) de diciembre de 2023.

2. Análisis

2.1. El propósito del reglamento LAR 39 es establecer los requisitos que aseguren la toma de 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.

2.2. Por lo tanto, el LAR 39 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.

2.3. El LAR 39 en su Capítulo B – Directrices de aeronavegabilidad establece los requisitos para la emisión/adopción y cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad y los métodos alternativos de cumplimiento. Sin embargo, durante su implementación surgen dudas en

cuanto a su aplicación cuando un producto fue modificado o reparado y las acciones que deberían tomar en cuenta los explotadores cuando se debe aplicar una directriz sobre una modificación o reparación.

2.4. Se ha evidenciado que no se establece de forma clara que, cuando una directriz de aeronavegabilidad no pueda aplicarse en el lugar donde se encuentra la aeronave y deba trasladarse a un lugar adecuado deben establecerse las condiciones para la emisión de un permiso de vuelo especial y asegurar por parte de la AAC, o de un explotador cuando este posea una autorización continua, la realización del traslado en vuelo en condiciones de seguridad.

2.5. Asimismo, se ha podido detectar que en ciertos casos se presentaron dificultades en la implementación de directrices de aeronavegabilidad cuando se superponen con documentos de servicio, para evitar estas disyuntivas debe establecerse claramente que siempre prevalecen las directrices de aeronavegabilidad, además de la posibilidad de que cuando la AAC considere que las pautas contenidas en los documentos de servicio son ineficaces para preservar la seguridad de las operaciones, estas pautas pueden ser modificadas por una directriz de aeronavegabilidad.

2.6. Durante la revisión se identificó la necesidad de regularizar la terminología utilizada en el LAR 39, reemplazando la expresión ‘operador o dueño’ por ‘propietario o explotador’, en concordancia con lo establecido en los Anexos al Convenio de Chicago y la práctica normativa de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos. Esta armonización terminológica permitirá mantener la coherencia con el lenguaje técnico adoptado en los Anexos 6 y 8 de la OACI, y con el resto de la estructura de los LAR, asegurando una aplicación uniforme por parte de los Estados y de los explotadores aéreos.

2.7. En el **Apéndice A** de esta nota de estudio, se ha desarrollado la propuesta de mejora la cual cuenta con tres columnas. La primera columna establece el requisito como se encuentra actualmente en el Reglamento LAR391, la segunda columna desarrollada se presenta la revisión propuesta y en la tercera columna se establece la justificación del cambio propuesto del requisito que podría estar sujeto de mejora.

3. Conclusiones

3.1. El propósito de esta nota de estudio es considerar la revisión del reglamento LAR 39 a fin de incluir la propuesta de mejora.

3.2. En consecuencia, se recomienda el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad aprobar la propuesta del [Adjunto B](#).

3.3. El [Adjunto B](#) indicado, debe ser evaluado por el personal de expertos en aeronavegabilidad una vez obtenida la aprobación por parte del panel se consideraría su inclusión en la Enmienda correspondientes en el LAR 39.

Apéndice A
Propuesta de mejora en el LAR 39

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Capítulo B: Directrices de aeronavegabilidad	Capítulo B: Directrices de aeronavegabilidad	Sin cambios
<p>39.105 Propósito</p> <p>(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. La directriz prevalecerá siempre por encima de cualquier documento de servicio.</p>	<p>39.105 Propósito</p> <p>(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. La directriz prevalecerá siempre por encima de cualquier documento de servicio.</p>	<p>El objetivo de esta propuesta de mejora es dejar en claro que, en caso de conflicto entre una directriz de aeronavegabilidad y un documento de servicio, siempre prevalece la directriz de aeronavegabilidad, tal como actualmente aparece en algunas directrices de aeronavegabilidad.</p> <p>En este párrafo se utiliza documentos de servicio en lugar de boletines de servicio porque a veces las directrices de aeronavegabilidad hacen referencia a otros datos técnicos además de los boletines de servicio.</p> <p>Además de la posibilidad de que cuando la AAC considere que las pautas contenidas en los documentos de servicio son ineficaces para preservar la seguridad de las operaciones, estas pautas pueden ser modificadas por la directriz de aeronavegabilidad.</p>
39.115 Cumplimiento	39.115 Cumplimiento	Sin cambios
<p>(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.</p> <p>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.</p>	<p>(b) Ningún propietario u operador 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.</p> <p>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.</p>	Utilizar los mismos términos utilizados en los Anexos de la OACI.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>(b) Una directriz de aeronavegabilidad se aplica a cada producto identificado en dicha directriz, incluso si dicho producto ha sido objeto de modificaciones o reparaciones en el área cubierta por la misma. Si tales modificaciones o reparaciones afectan el cumplimiento de la directriz, el propietario o explotador debe solicitar a la AAC del Estado de matrícula la aprobación de un método alternativo de cumplimiento, conforme a la Sección 39.120.</p>	<p>El objetivo de esta sección es especificar que las directrices de aeronavegabilidad se aplican a los productos indicados en la misma, incluso si donde debe aplicarse fue modificado o reparado, y especifica que hacer si la reparación o la modificación impide cumplir con la directriz de aeronavegabilidad, además se especifica que si una modificación o reparación en un producto afecta su capacidad para cumplir con la directriz de aeronavegabilidad se debe solicitar permiso a la AAC para utilizar un método alternativo de cumplimiento y demostrar que el cambio eliminó la condición insegura o incluir las acciones específicas que se proponen, el cambio de configuración se asume como un método alternativo de cumplimiento y en este caso el operador no tendría que tomar las acciones especificadas en la directriz de aeronavegabilidad y de esta manera se evita que el explotador asuma que por los cambios realizados ya no debe cumplir con la directriz de aeronavegabilidad. Todos los productos identificados en la aplicabilidad de una directriz de aeronavegabilidad deben cumplir con la misma.</p> <p>Se solicita al Comité Técnico el desarrollo del MEI que permita a los propietarios o explotadores no tener duda de lo que deben realizar.</p>
<p>39.120 Métodos alternativos de cumplimiento</p>	<p>39.120 Métodos alternativos de cumplimiento</p>	
<p>.....</p> <p>(b) La AAC podría aprobar un método alternativo de cumplimiento para un operador o dueño de aeronave, si considera que el método alternativo de cumplimiento propuesto provee un nivel de seguridad equivalente para alcanzar los requerimientos establecidos en la directriz de</p>	<p>.....</p> <p>(b) La AAC podría aprobar un método alternativo de cumplimiento para un operador o dueño propietario o explotador de aeronave, si considera que el método alternativo de cumplimiento propuesto provee un nivel de seguridad equivalente para alcanzar los requerimientos establecidos en la</p>	<p>Utilizar los mismos términos utilizados en los Anexos de la OACI.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
aeronavegabilidad.	directriz de aeronavegabilidad.	
	<p>39.125 Traslado de una aeronave para realizar el trabajo requerido por una directiva de aeronavegabilidad</p> <p>El propietario o explotador de una aeronave que requiera trasladarla para realizar el trabajo requerido por una directriz de aeronavegabilidad debe solicitar a la AAC del Estado de matrícula un permiso de vuelo especial conforme a la Sección 21.875 del LAR 21, salvo que cuente con autorización en sus especificaciones relativas a las operaciones para efectuar dicho traslado.</p>	<p>El objetivo de esta sección es especificar que la AAC puede emitir un permiso de vuelo especial para trasladar la aeronave a una OMA para cumplir con la DA ya que se está eliminando esta frase en algunas DA. Este requisito no aplica para aquellos operadores que tienen un permiso continuo para realizar vuelos de traslado de sus aeronaves. Esta sección deja en claro que solo se puede trasladar una aeronave si es seguro hacerlo. También se establece que la AAC puede agregar requisitos especiales para el traslado de una aeronave específica a una OMA para asegurar un vuelo seguro.</p> <p>Cuando la inseguridad cubierta por la DA sea grave y el traslado a una OMA crearía un riesgo de seguridad inaceptable o debido a la condición de una aeronave específica, la AAC tampoco emitirá un permiso especial de vuelo.</p> <p>Se incorpora un párrafo para especificar donde están los requisitos para obtener un permiso de vuelo especial de vuelo según las LAR 21.</p> <p>Nota: de acuerdo al LAR 21.870 (c) se establece:</p> <p><i>A través de una solicitud a la AAC del Estado de matrícula, puede ser emitido un permiso de vuelo especial con autorización continua a las aeronaves que no cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, pero presentan condiciones de vuelo seguro y pueden ser trasladadas para una base donde serán ejecutados servicios de mantenimiento o modificaciones. El permiso concedido según este párrafo incluye condiciones y limitaciones para los vuelos, y debe constar en las especificaciones operativas del explotador solicitante. El permiso referido en este párrafo solamente se concede para:</i></p> <p>(1) Explotadores aéreos operando según el LAR 121; y</p> <p>(2) explotadores aéreos operando según El LAR 135. En este caso,</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
		<i>solo son beneficiadas las aeronaves operadas y mantenidas según un programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad, de acuerdo a lo establecido en los reglamentos LAR 135.</i> REQUIERE EL DESARROLLO DE MEI EN LA CA.

- 1 -

Apéndice B

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación: el texto que ha de suprimirse aparece tachado

el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

texto que ha de suprimirse

nuevo texto que ha de insertarse

nuevo texto que ha de sustituir al actual

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. La directriz prevalecerá siempre por encima de cualquier documento de servicio.

39.110 Emisión

- (a) La AAC del Estado de matrícula emite una directriz de aeronavegabilidad (AD) cuando:
- (1) La AAC ha determinado una 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 y el Estado de diseño de la modificación, son adoptadas en forma directa por la AAC del Estado de matrícula, cuando este no es el Estado de diseño o el Estado de diseño de la modificación.
- (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~~ 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 incorpora por referencia otro documento, este documento será parte de la AD. La información contenida en la AD prevalecerá siempre sobre cualquier documento asociado.

- (b) Una directriz de aeronavegabilidad se aplica a cada producto identificado en dicha directriz, incluso si dicho producto ha sido objeto de modificaciones o reparaciones en el área cubierta por la misma. Si tales modificaciones o reparaciones afectan el cumplimiento de la directriz, el propietario o explotador debe solicitar a la AAC del Estado de matrícula la aprobación de un método alternativo de cumplimiento, conforme a la Sección 39.120.

39.120 Métodos alternativos de cumplimiento

- (a) Una persona puede proponer a la AAC del Estado de matrícula un método alternativo 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 alternativo de cumplimiento para un ~~operador o dueño~~ propietario o explotador de aeronave, si considera que el método alternativo de cumplimiento propuesto provee un nivel de seguridad equivalente para alcanzar los requerimientos establecidos en la directriz de aeronavegabilidad.

39.125 Traslado de una aeronave para realizar el trabajo requerido por una directiva de aeronavegabilidad

El propietario o explotador de una aeronave que requiera trasladarla para realizar el trabajo requerido por una directriz de aeronavegabilidad debe solicitar a la AAC del Estado de matrícula un permiso de vuelo

especial conforme a la Sección 21.875 del LAR 21, salvo que cuente con autorización en sus especificaciones relativas a las operaciones para efectuar dicho traslado.