

REPUBLICA DEL PARAGUAY



DIRECCION NACIONAL DE AERONAUTICA CIVIL

REGLAMENTO DE AERONAVEGABILIDAD

DINAC R 39

Directrices de Aeronavegabilidad

Aprobada por Resolución N°: 653/2012

Primera Edición – Año 2012

Enmienda N° 1 – Año 2016

[illegible]

DINAC R 39**DIRECTRICES DE AERONAVEGABILIDAD**

Detalle de Enmiendas del LAR 39			
Enmienda	Origen	Temas	Aprobado SRVSOP
1	Duodécima Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/12, septiembre 2015). Vigésimo Octava Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/28, octubre 2015)	<ul style="list-style-type: none"> – Revisión de la definición de directriz de aeronavegabilidad e inclusión de la definición de Estado de matrícula. – Revisión de la Sección 39.110 (b) 	27 de octubre 2015

DINAC R 39**DIRECTRICES DE AERONAVEGABILIDAD****Lista de Páginas Efectivas**

Detalle	Páginas	Edición o Enmienda LAR	Edición o Enmienda DINAC R
Índice	V	-----	Enmienda N° 1 Junio 2016
Preámbulo	VI a VIII	Enmienda 1 Octubre 2015	Enmienda N° 1 Junio 2016
Bibliografía	IX	Enmienda 1 Octubre 2015	Enmienda N° 1 Junio 2016
Capítulo A Generalidades	1 a 4	Enmienda 1 Octubre 2015	Enmienda N° 1 Junio 2016
Capítulo B Directrices de Aeronavegabilidad	1 a 4	Enmienda 1 Octubre 2015	Enmienda N° 1 Junio 2016

INDICE

DINAC R 39

DIRECTRICES DE AERONAVEGABILIDAD

CAPITULO A GENERALIDADES

39.001	Definiciones	39-1
39.005	Aplicaciones.....	39-1

CAPITULO B: DIRECTRICES DE AERONAVEGABILIDAD

39.010	Propósito.....	39-1
39.015	Emisión	39-1
39.020	Cumplimiento	39-1
39.025	Métodos alternos de cumplimiento.....	39-1

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.

Aplicación

El reglamento DINAC R 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 los reglamentos DINAC R.

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 DINAC R 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 DINAC R 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 DINAC R, 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 CESA, 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 su 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 las 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 las regulaciones 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, para posteriormente ser sometida a la probación de la Junta General y continuar con la siguiente etapa en el marco de la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de las Regulaciones.

Adopción de Manual

La República del Paraguay como estado miembro del SRVSOP a decidido la Adopción y adecuación del **(LAR 39 Directrices de Aeronavegabilidad)** en su primera Edición octubre, año 2007, la cual ha sido modificada y estructurada de acuerdo al DINAC R 118 de la DINAC y que pasa a denominarse en adelante (DINAC R 39-Directivas de Aeronavegabilidad).

La Enmienda N° 1 del DINAC R 39 se realizo en base a la enmienda N° 1 del LAR 39 aprobada por JG SRVSOP en fecha 27 de Octubre 2015

BIBLIOGRAFÍA

Reglamentos

RAAC – 39	Reglamento de Aeronavegabilidad de la Rep. Argentina	ANAC Argentina
RAB – 39	Reglamentación Aeronáutica Boliviana	DGAC Bolivia
RBHA – 39	Reglamento Brasileño de Certificación Aeronáutica	ANAC Brasil
RNA – 39	Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad	IACC Cuba
RAC – 4	Reglamento Aeronáutico de Colombia	UAEAC Colombia
DAR – 39	Reglamento Aeronáutico	DGAC Chile
RDAC -39	Regulaciones Técnicas Aviación Civil República del Ecuador	DGAC Ecuador
Libro III	Reglamento de Aviación Civil de Panamá	AAC Panamá
DINAC R – 39	Reglamentos DINAC del Paraguay	DINAC Paraguay
RAP – 39	Regulaciones Aeronáuticas del Perú	DGAC Perú
RAU – 39	Regulaciones Aeronáuticas de Uruguay	DINACIA Uruguay
RAV – 39	Regulaciones Aeronáuticas de Venezuela	INAC Venezuela

OACI

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

PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO A: GENERALIDADES

39.001 Definiciones

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

- (1) **Directrices 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 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 directivas 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 un 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 tipo.

- (3) **Estado de Matricula:** 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 Paraguay y sus componentes.

PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

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 DINAC emite una Directriz de Aeronavegabilidad (DA) cuando:
- (1) La DINAC 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 (DA) emitidas por el Estado de diseño, son adoptadas por la AAC del Estado de matrícula de la aeronave, 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 DA incorpora por referencia otro documento, este documento será parte de la DA. La información contenida en la DA prevalecerá siempre sobre cualquier documento asociado.

39.120 Métodos alternativos de cumplimiento

- (a) Una persona puede proponer a la DINAC 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 DINAC.
- (b) La DINAC 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 Aeronavegabilidad.

PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO