

**Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la
Seguridad Operacional**

Reglamento Aeronáutico Latinoamericano

LAR 39

Directrices de aeronavegabilidad

**Segunda edición
Enmienda N° 4
Febrero 2026**

[illegible]

LAR 39

Directrices de aeronavegabilidad

Detalle de Enmiendas al LAR 39

Detalle de Enmiendas al LAR 39			
Enmienda	Origen	Temas	Aprobado JG SRVSOP
1 (1 ^{era} Edición)	Duodécima Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/12, septiembre 2015). Vigésimo Octava Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/28, octubre 2015)	- 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 de 2015
2 (2 ^{da} Edición)	Décimo Quinta Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad del SRVSOP (RPEA/15) del 7 al 10 de agosto de 2018 Trigésima Primera Reunión Ordinaria De La Junta General (JG/31) – La Habana, Cuba, 21 de noviembre de 2018	El formato del reglamento LAR 39 Directrices de aeronavegabilidad se elaboró a una sola columna.	21 de noviembre de 2018
3	Vigésima reunión del panel de expertos en aeronavegabilidad (RPEA/20). Trigésima Quinta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/35, diciembre 2023)	Inclusión del Estado del diseño de la modificación en el Capítulo A – Definiciones y el Capítulo B – Directriz de aeronavegabilidad, Párrafo 39.110 (b) correspondiente a la emisión de la directriz de aeronavegabilidad.	13 de diciembre de 2023
4	Vigésima Segunda Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad del SRVSOP (RPEA/22) del 24 al 26 de septiembre de 2025 – Conclusión RPEA 22/02. Mecanismo de aprobación expresa, carta LN 3/17.07 – SA6739 del 6 de diciembre de 2022.	- Revisión del Capítulo A, modificación de la definición de la directriz de aeronavegabilidad. - Revisión del Capítulo B, fueron revisadas las Secciones 39.105 – Propósito; 39.115 – Cumplimiento. Asimismo, se incluyó la Sección 39.125 - Traslado de una aeronave para realizar el trabajo requerido por una directriz de aeronavegabilidad.	26 de febrero de 2026

iv

LAR 39
Directrices de aeronavegabilidad
Lista de páginas efectivas

Lista de páginas efectivas			
Detalle	Páginas	Enmienda	Fechas
Preámbulo	vi a viii	Enmienda N° 4	Febrero 2026
Capítulo A Generalidades	39-A-1	Enmienda N° 4	Febrero 2026
Capítulo B Directrices de aeronavegabilidad	39-B-1	Enmienda N° 4	Febrero 2026

ÍNDICE

LAR 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	39-B-1	
39.115	Cumplimiento.....	39-B-1	
39.120	Métodos alternativos de cumplimiento	39-B-1	
39.125	Traslado de una aeronave para realizar el trabajo requerido para una directriz de aeronavegabilidad	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.

Durante la RPEA/20 realizada en Lima, Perú del 25 al 29 de septiembre de 2023 fue tratada la publicación de la Enmienda 109 del Anexo 8 en donde se ha incluido un nuevo Estado al cual se ha denominado “Estado de diseño de la modificación”, la reunión evaluó la incorporación de dicho Estado en las definiciones y los requisitos del LAR 39 que fueron afectados. Con la carta SA7510 del 17 de octubre de 2023 fue enviado a los Estados del SRVSOP la enmienda realizada (tercera ronda de consulta), no recibéndose ninguna observación a la propuesta de mejora del LAR 39. Posteriormente la enmienda N° 3 fue aprobada en la Trigésima Quinta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/35) de diciembre 2023.

Durante la RPEA/22 realizada en Lima, Perú del 24 al 26 de septiembre de 2025 fue revisada la definición del Capítulo A de directriz de aeronavegabilidad. Asimismo, fue revisado el Capítulo B – Directrices de aeronavegabilidad en donde se revisaron las Secciones 39.105 – Propósito y 21.115 – Cumplimiento. Finalmente fue incorporada la Sección 39.125 correspondiente al traslado de una aeronave para realizar el trabajo requerido por una directriz de aeronavegabilidad.

Con el informe de la reunión (RPEA/22) se realizó la ronda de consulta a través del mecanismo de aprobación expresa que fue cursado con la Carta LN 3/17.3.10.83 – SA9264 del 19 de diciembre de 2025 a los Estados para posteriormente ser aprobada la Enmienda N° 4 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 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.

Bibliografía

Reglamentos

RAAC 39	Regulaciones Argentinas de Aviación Civil	ANAC Argentina
RAB - 39	Reglamentación Aeronáutica Boliviana	DGAC Bolivia
RBAC – 39	Reglamento Brasileño de Aviación Civil	ANAC Brasil
RAC 23.39	Regulaciones Aeronáuticas Cubanas	IACC Cuba
RAC – 39	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 - Decimotercera edición, julio de 2022, (enmienda 110)
Documento 9760	Manual de Aeronavegabilidad - Quinta edición, 2025

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 la aeronave o los componentes de aeronave en los que existe una condición insegura, y donde es probable que la condición exista o se desarrolle en otras aeronaves u otros componentes de aeronave del mismo diseño. Establece acciones correctivas obligatorias que se deben tomar o las condiciones o limitaciones bajo las cuales la aeronave o el componente de aeronave 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 diseño de la modificación:** Estado que tiene jurisdicción sobre la persona o entidad responsable del diseño de la modificación o reparación de una aeronave, motor o hélice.
- (4) **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 un Estado miembro del SRVSOP 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. 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 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 aeronave o componente de aeronave identificado en dicha directriz, incluso si dicha aeronave o componente de aeronave 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 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 directriz 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.

Página intencionalmente en blanco