

# AVISO

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

DIRECCIÓN DE AERONAVEGABILIDAD

---

Se informa a los señores usuarios que el domicilio actual de la Dirección de Aeronavegabilidad (Ex - Dirección Nacional de Aeronavegabilidad) dependiente de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) se encuentra en:

Av. Paseo Colón N° 1452 – C.A.B.A. (C1063ADO)

Tel/Fax: (011) 5941-3000.

Asimismo, se puede acceder a los Documentos de Aeronavegabilidad a través de la página web de la ANAC,

Link: <http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/441/normas-y-documentos-aeronauticos/circulares-de-asesoramiento>

Ing. Aer. Paolo MARINO  
Director de Aeronavegabilidad  
DNSO – ANAC



**DIRECCION NACIONAL  
DE AERONAVEGABILIDAD  
REPUBLICA ARGENTINA**

# **CIRCULAR DE ASESORAMIENTO**

CA: 90-1

FECHA: 27 de diciembre de 2006

INICIADO POR: DNP

---

**TEMA: MODOS DE ACTUACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE AVIACIÓN GENERAL DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD RESPECTO DE LAS AERONAVES DE SU COMPETENCIA.**

## **1. PROPOSITO**

Esta Circular de Asesoramiento (CA) provee información al público en general y a las asociaciones que los nuclean, del control que la Dirección Aviación General (DAG) realiza sobre la actividad desarrollada por las aeronaves que operan dentro de la aviación general.

## **2. INTRODUCCION**

- (a) Hace al interés público interno e internacional que en todos los Estados se establezca cierta forma de Organismo de inspección de aeronavegabilidad para cumplir con las disposiciones impuestas por el Convenio de Chicago de 1944 (Decreto Ley N° 15110/46 ratificado por ley N° 13891) y por sus Anexos 6 - Operación de aeronaves y 8 - Aeronavegabilidad. Tales organismos deben definir el sistema de control a que se someterán las actividades aeronáuticas que guarden relación con la aeronavegabilidad, recogiendo, en lo posible, la experiencia acumulada por Estados mas avanzados en la materia.
- (b) A tales efectos, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo creado mediante las provisiones del Capítulo VII del Convenio de Chicago, ha concluido oportunamente que desarrollar un sistema para la debida observancia de un reglamento de aeronavegabilidad implica para el Estado la posibilidad de adoptar diversas provisiones que regulen sus roles de actuación como organismo de control; las cuales pueden implicar posturas desde muy activas a pasivas. En el papel activo, se manifestaría por medio de un interés permanente y de día en día por la dirección y control de todas las cuestiones sobre aeronavegabilidad. Por el contrario, en una actitud pasiva el Estado sólo intervendría para instituir aquellas medidas legales o acciones de investigación en caso de violación del reglamento. Sin embargo, tal Organismo

internacional ha entendido que ninguno de tales extremos, en la práctica, serían compatibles con la necesaria división de responsabilidades entre el Estado y los explotadores, fabricantes y entidades de mantenimiento de las aeronaves. Así, podría darse el caso en que un sistema de supervisión activa fuera tan riguroso que podría llegar a convertirse en un completo dominio del sistema y en la injustificada imposición de conductas en todas las actividades relativas a la aeronavegabilidad. Ello, al decir de la OACI, conduciría probablemente a disminuir la pretendida seguridad en el ámbito y a elevar excesivamente el costo y tiempo empleados en fabricación y reparaciones. En cualquier caso, semejante sistema exigiría el establecimiento de un gran organismo de inspección que difícilmente podría justificarse.

Contrariamente, en un papel pasivo, el Estado podría dejar la interpretación y aplicación del reglamento de aeronavegabilidad al explotador, fabricante u organización de mantenimiento de aeronaves, confiando simplemente en la competencia técnica de aquellos para interpretarlo correctamente; estimulando su cumplimiento sólo mediante la amenaza de sanciones legales. Esto podría imponer una irrazonable carga de responsabilidad sobre las personas encargadas de interpretar y llevar a la práctica los reglamentos y, por otra parte, el Estado no estaría en condiciones de evaluar la rigurosidad de su cumplimiento más que por un conocimiento adquirido fortuitamente, lo cual no le permitiría ejercer adecuadamente la necesaria función preventiva y correctiva.

- (c) Todo cuanto antecede ha provocado que la OACI concluyese en la existencia de razones por demás justificadas para que el sistema de control deba situarse entre esos extremos activo y pasivo, represente una asignación bien equilibrada de responsabilidades entre el Estado y las personas u organismos que desempeñan actividades relacionadas con la aeronavegabilidad, pueda justificarse dentro de los recursos económicos del Estado y, finalmente, le permita a éste mantener una reglamentación y razonable supervisión de las actividades de aeronavegabilidad del explotador, fabricante y entidades de mantenimiento, sin inhibir indebidamente la dirección y control efectivos en cabeza de aquellos. Luego, para dar acabado cumplimiento del rol que le compete a tenor de lo previsto por el Artículo 33 del Convenio de Chicago de 1944 y satisfacer asimismo los requerimientos establecidos por los Anexos 6 y 8 mencionados, un Estado debe reservar sus esfuerzos de inspección o supervisión directa a supuestos como la matriculación de una aeronave y el otorgamiento originario de su certificado de aeronavegabilidad, su certificación tipo, la aprobación de los organismos de mantenimiento, la certificación de los explotadores comerciales y la concesión de licencias al personal que cumple funciones aeronáuticas.
- (d) Se encuentra internacionalmente aceptado que dichas etapas de control son suficientes para que el Estado se encuentre en adecuada posición para garantizar la protección del interés público y poder luego ejercer su influencia y control sobre las actividades sin inmiscuirse en la responsabilidad del explotador, fabricante y organismo de mantenimiento, con relación a la seguridad operacional.
- (e) A la luz de lo expresado precedentemente, cabe destacar que en la gran mayoría de países del mundo, incluyendo el nuestro, se ha instituido un sistema normativo de control de aeronavegabilidad cuyo espíritu tiende a preservar un razonable equilibrio entre las responsabilidades de supervisión del Estado de matrícula y las propias de los sujetos supervisados.

- (f) En el caso de nuestro país, el sistema de aeronavegabilidad posee su base normativa reglamentaria en el texto denominado “Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina” (Decreto 1496/87 TO 1999), el cual está constituido por un cierto número de Capítulos (Partes), algunos de los cuales se encuentran consolidados materialmente con otras regulaciones aeronáuticas dentro un compendio reglamentario denominado “Regulaciones Argentinas de Aviación Civil” (RAAC). Tal Reglamento ha sido elaborado teniendo por fuente de inspiración los Anexos 6 y 8 de la OACI ya citados, las Regulaciones Federales de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica (FAR) y las Regulaciones Conjuntas de Aviación (JAR) emitidas por las Autoridades de Aviación Conjuntas de la Unión Europea (JAA).  
Mediante dicho complejo reglamentario se establece que el control de la aeronavegabilidad tiene por base un sistema de autogestión primaria en cabeza del explotador de un servicio de transporte aéreo, con supervisión indirecta del Organismo de Control.
- (g) La norma fuente a partir de la cual se desmiembra todo el sistema es la Parte 91, Sección 91.403 de las RAAC que textualmente dice:

“91.403 Generalidades.

(a) El propietario o Explotador de una aeronave es el responsable primario de mantener esa aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, incluyendo el cumplimiento de la Parte 39.

(b) Ninguna persona puede realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones en una aeronave, que no sean las que están prescriptas en esta Subparte y otras aplicables, incluyendo la Parte 43.

(c) Ninguna persona puede operar una aeronave para la cual el Fabricante haya emitido un Manual de Mantenimiento o Instrucciones para Aeronavegabilidad Continua que contengan una Sección de Limitaciones de Aeronavegabilidad, a menos que:

(1) Se haya cumplido con los tiempos mandatorios de reemplazo, intervalos de inspección estructurales y procedimientos conexos, especificados en esa Sección de Limitaciones de Aeronavegabilidad, así como también, con los tiempos de reemplazo o de recorrida general de acuerdo con las instrucciones del fabricante, o

(2) Se haya cumplido con los intervalos de inspección alternativos y procedimientos conexos, prescriptos en las Especificaciones de Operación aprobadas por la Autoridad Aeronáutica competente bajo la Parte 121 ó 135; o de acuerdo con un programa de inspección aprobado bajo la Sección 91.409(e) de esta Parte.”

### 3. LAS FUNCIONES EN PARTICULAR

A continuación y con base en la norma señalada precedentemente, se discriminarán aquellas actividades que son funciones de la Dirección Aviación General de la DNA (DAG) en el control de la aeronavegabilidad de los productos que quedan comprendidos en las Re-

gulaciones de Aeronavegabilidad Partes 91, 103, 137 y en aquellas que son propias de los Talleres Aeronáuticos de Reparación (TAR), DNAR Parte 145.

(a) Son Funciones de la Dirección Aviación General

- (1) Registrar, examinar y tramitar las solicitudes de certificados de aeronavegabilidad y de las notas de convalidación de certificados de aeronavegabilidad emitidos por un Estado extranjero miembro de la OACI.
- (2) Entender en el trámite, otorgamiento, modificación, suspensión o cancelación de certificados de aeronavegabilidad (o notas de convalidación) de aeronaves de competencia de la Dirección y en su rehabilitación, si correspondiere.
- (3) Inspeccionar las aeronaves en las circunstancias y modalidades explicitadas más adelante.
- (4) Revisar periódicamente los registros de estado de aeronavegabilidad de las aeronaves para evaluar si su mantenimiento es adecuado.
- (5) Habilitar las organizaciones de mantenimiento de productos aeronáuticos de la aviación general, luego de aprobar su organización, sus políticas y procedimientos de control de calidad.
- (6) Efectuar la vigilancia continua, mediante inspecciones periódicas, sobre las organizaciones mencionadas en el inciso anterior.
- (7) Evaluar las calificaciones de quienes haya que autorizar o delegarles autoridad para desempeñar ciertas funciones de aeronavegabilidad, formulando las recomendaciones que correspondan, y vigilar las actividades de dicho personal.
- (8) Cooperar en el examen de las normas de aeronavegabilidad internas e internacionales relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad y en la resolución de problemas reglamentarios que derivan de ello, formulando criterios y procedimientos generales y técnicos que sirvan de base de requisitos futuros de aeronavegabilidad.
- (9) Realizar inspecciones de conformidad por la aplicación de Certificados Tipo Suplementario (CTS) o CTS extranjeros.
- (10) Analizar los Informes de Dificultades en Servicio (IDS) presentados, emitiendo según resulte necesario, recomendaciones (advertencias) o acciones correctivas mandatorias (Directivas de Aeronavegabilidad) en conjunción con la DCA.
- (11) Analizar y autorizar, de considerarlo seguro, extensiones de vida de componentes o extender en el tiempo el cumplimiento de inspecciones programadas.

(b) No son Funciones de la Dirección Aviación General

- (1) Efectuar inspecciones ordinarias (rutinarias) detalladas de las aeronaves luego de emitido el certificado de aeronavegabilidad o nota de convalidación, en su caso (Ref.: Doc. 9760 AN/967 de OACI).
- (2) Aprobar el mantenimiento de las aeronaves, luego de realizado.
- (3) Autorizar la puesta en servicio (en la jerga de la especialidad, liberar al servicio) de productos aeronáuticos, luego de mantenidos.
- (4) Intervenir en la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones de aeronaves.

(c) La DAG No Efectúa Inspecciones Rutinarias de las Aeronaves Luego de Emitido el Certificado de Aeronavegabilidad.

Como hemos visto en el listado de funciones en cabeza de la DAG, no existe referencia alguna a la inspección detallada de una aeronave afectada a aviación general como misión específica, luego de otorgado el certificado de aeronavegabilidad. Una gran experiencia a lo largo de los años demuestra que es muy difícil, sino imposible, que los Estados se encarguen con éxito de esa tarea, en vista del volumen y complejidad de muchas aeronaves modernas, así como por el número de aeronaves matriculadas. Además, aunque hipotéticamente el Estado tuviera los recursos necesarios para realizar tan ciclópea tarea, podría ser desventajoso al estimular al propietario o explotador de la aeronave a eludir sus propias responsabilidades de mantenimiento e inspección, creándose así una situación potencialmente peligrosa. No obstante ello, en ciertos casos, algunas aeronaves podrían ser inspeccionadas por la DAG. Se citan algunos ejemplos:

- (1) Para examinar y someter a prueba las normas de trabajo de las organizaciones de mantenimiento y reparación, respecto de tareas técnicas que debieron ser previamente autorizadas por razón de su magnitud, es decir, alteración/reparación mayor de una aeronave que requiere un Informe Técnico de Alteración (ITA) o de Reparación (ITR), o
- (2) Cuando se tenga conocimiento o sospecha, por investigaciones, denuncias, etc., que una aeronave no está en condiciones de volar con seguridad, en cuyo caso podrá revocarse su certificado de aeronavegabilidad y retirarla del servicio, prohibiendo su operación aeronáutica hasta tanto un organismo de mantenimiento habilitado con personal calificado restaure las condiciones técnicas perdidas, o
- (3) La DAG utiliza Guías de Inspección para verificar, según las circunstancias, aleatorias o no, que el producto aeronáutico objeto de la muestra ha sido sometido a un mantenimiento adecuado.

(d) La DAG No Aprueba Ni Vigila el Mantenimiento de Aeronaves, Sino que Aprueba y Vigila (Inspecciona) Talleres Aeronáuticos de Reparación (TAR) y sus Procedimientos de Mantenimiento.

- (1) La DAG puede aprobar (habilitar) TAR para que éstos certifiquen que el mantenimiento, alteraciones, reparaciones, sustituciones, inspecciones y pruebas de aeronaves y componentes (motores, hélices y accesorios) se han llevado a cabo de conformidad con las normas nacionales e internacionales y las especificaciones aprobadas por la DAG para satisfacer los principios de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI.

“Cada TAR que ejecuta mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, debe tener una organización adecuada para efectuar el mismo...”

“Ninguna persona puede operar como un TAR sin o en violación de un certificado que lo habilite como tal.”

- (2) A los efectos señalados, se adoptan las siguientes previsiones:

- (i) El solicitante debe disponer en su organización con personal capaz de conducir todas las áreas de mantenimiento, como inspectores, supervisores y mecánicos. Es función de la DAG asegurarse que cada persona designada sea aceptable e idónea (titulación técnica suficiente) para la tarea para la que es designada.
- (ii) El solicitante debe describir su TAR indicando:
- (A) Tareas del personal designado,
  - (B) Procedimientos adoptados para ejercer el control de las tareas que afecten la aeronavegabilidad, incluyendo sistemas de control de calidad sobre los trabajos,
  - (C) Funciones de mantenimiento que realizará el taller.
- (iii) El TAR garantizará que todas las tareas que afecten a la aeronavegabilidad se encuentran debidamente coordinadas y controladas por cada departamento.
- (iv) La DAG inspeccionará que el TAR cuente con personal, servicios, herramientas, equipamiento, instrumental, instalaciones y bibliografía (manuales técnicos, etc.) adecuados a las tareas que realiza, bajo sanción de denegar o revocar las autorizaciones y/o certificados peticionados o concedidos.
- (v) El TAR debe notificar a la DAG todos los cambios o modificaciones de personal e informar de todos los trabajos realizados, conservando la documentación descriptiva de dichas tareas para una eventual inspección, de acuerdo con lo expresado en (vii).

- (vi) Debe asimismo brindar toda información adicional que la DAG requiera, con la finalidad de cerciorarse sobre la idoneidad del personal, para cuyos fines aquella podrá realizar inspecciones (programadas o no programadas).
  - (vii) El TAR deberá conservar por el plazo que fije la reglamentación, todos los registros de trabajos y todas las anotaciones de mantenimiento y su tramitación; de las inspecciones, ensayos y técnicas llevados a cabo con materiales y estructuras cuya falla pudiere afectar la aeronavegabilidad de las aeronaves sometidas a reparación o mantenimiento.
  - (viii) Finalmente, cada TAR deberá aplicar algún sistema apropiado de aseguramiento y control de calidad sobre los artículos aeronáuticos que procesa, como así también del perfeccionamiento continuo de su personal (entrenamiento/instrucción).
- (3) Las funciones de vigilancia consistirán en inspecciones programadas y no programadas (de oportunidad o sorpresivas), encaminadas a evaluar las aptitudes del TAR para llevar a cabo las tareas autorizadas, en cuanto a sus instalaciones, documentación técnica (manuales emitidos por el fabricante), capacitación y registro del cumplimiento de las previsiones de las normas reglamentarias aeronáuticas y las previsiones determinadas en su certificado de habilitación y documentación anexa.
- (e) La DAG No Interviene en la Liberación al Servicio de Productos, Luego de Mantendos.
- (1) La DAG exige que cada TAR posea capacidad de mantenimiento (que cubra todo tipo de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones) y que asegure su realización con personal competente, medios, instalaciones y equipamiento adecuado, como así también que cada avión que el TAR libere al servicio esté en condiciones aeronavegables y haya sido mantenido correctamente según la reglamentación.
  - (2) El TAR contará con un manual que defina los procedimientos internos de la empresa que será analizado y aceptado por la DAG y que, según la estructura del mismo, deberá contener al menos la siguiente información:
    - (i) El método de ejecución de mantenimiento.
    - (ii) Procedimientos que aseguren la supervisión de trabajos por personal calificado y entrenado adecuadamente.
    - (iii) Procedimientos para registrar al personal interviniente en cada inspección.
    - (iv) Procedimientos para la designación y registro de los ítems de mantenimiento a ser inspeccionados en cada caso en particular.

- (v) Procedimientos para reinspección de tareas por novedades observadas posteriormente.
- (vi) Procedimientos para asegurar el cumplimiento de todos los ítems de inspección.
- (vii) Instrucciones para evitar que la decisión de un inspector sea modificada por terceras personas fuera del área involucrada.
- (viii) Procedimientos para impedir que la persona que certifique liberaciones al servicio sea la misma que realiza los trabajos o los supervise.
- (ix) Procedimientos para mantener un registro adecuado de las personas que liberan al servicio a las aeronaves luego de tareas de mantenimiento, etc.
- (x) Personal con firmas autorizadas.
- (xi) Procedimientos para registro de trabajos.
- (xii) Procedimientos para recepción de partes.
- (xiii) Procedimientos para inspecciones preliminares.
- (xiv) Procedimientos para inspección progresiva.
- (xv) Procedimientos para inspección por daños ocultos.
- (xvi) Procedimientos para manipuleo de partes.
- (xvii) Procedimientos para registros de calibraciones.
- (xviii) Procedimientos para inspección final para la liberación al servicio.
- (xix) Procedimientos para informar las fallas o condiciones no aeronavegables.

(f) La DAG No Aprueba el Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones

- (1) Sin embargo, controla que los trabajos se realicen de acuerdo con las guías de inspección provistas por el fabricante, con las revisiones que correspondan, con constancia de cumplimiento de directivas de aeronavegabilidad, vida límite de partes y ensayos no destructivos (END), de ser requeridos.
- (2) La DAG sí aprueba los datos (cálculos y demás información técnica) para dar respaldo a las reparaciones y alteraciones mayores. Ello se efectúa mediante el examen y aprobación de un ITR o ITA confeccionado por un TAR, en el cual se especifica la reparación o alteración, (mediante datos descriptivos) y se demuestra el cumplimiento con su base de certificación (mediante datos de demostración).

- (3) En dicha aprobación, según su complejidad, podrá también preverse un cierto número de inspecciones de los trabajos, determinados en la planilla de control y seguimiento (PCS), que serán llevada a cabo por inspectores de la División Ingeniería de la Dirección Aviación General.

#### 4. INFORMACIÓN OBLIGATORIA

La información que obligatoriamente debe generar el TAR se divide en registros (a preservar por el TAR y sujetos a la auditoria de la DAG) e información requerida (tal como la descrita en la CA 43-9, vigente).

##### (a) Registros de Mantenimiento.

- (1) El manual de procedimientos de inspección del TAR debe prever que el mantenimiento sea registrado con, al menos, la siguiente información:
  - (i) Estado actualizado de partes con vida limitada, motor, hélice, rotor, etc. (componentes que deben reemplazarse luego de cierto tiempo de uso).
  - (ii) Tiempo desde la última recorrida general (mantenimiento completo) de todos los ítems instalados en el avión.
  - (iii) Identificación del estado de inspección actualizado de cada aeronave, incluyendo el tiempo desde la última inspección requerida por el programa de inspección.
  - (iv) Listado actualizado de las directivas de aeronavegabilidad. La función esencial del órgano de control reside en exigir la corrección de condiciones inseguras de un producto aeronáutico. Tales condiciones pueden producirse debido a un defecto de diseño, mantenimiento u otras causas. Luego, las directivas de aeronavegabilidad (DA) constituyen los medios adecuados para notificar a los fabricantes, organismos de mantenimiento y propietarios de aeronaves sobre condiciones riesgosas e indeseables de tales productos, prescribiendo asimismo los requisitos bajo los cuales determinada manufactura puede seguir operando con seguridad en la función que le es propia.
  - (v) Listado actualizado de alteraciones mayores.
- (2) Estos registros deben ser conservados por el TAR:
  - (i) Durante cinco años o hasta que el trabajo sea repetido.
  - (ii) Respecto de los trabajos de recorrida general de estructura, motor, etc., hasta que se realicen trabajos equivalentes. Tales registros se transfieren con la aeronave en caso de venta.

(b) Historial de Aeronave, Motor y Hélice

La DAG exige la corrección de condiciones inseguras de vuelo y, para ello, requiere registrar la adecuada acción correctiva de cada falla o malfuncionamiento de estructura, motor, hélice, etc. en los historiales correspondientes. Estos historiales se transfieren con la aeronave en caso de venta.

(c) Informe de Dificultad en Servicio

- (1) La DAG requiere que el TAR le brinde información sobre los problemas de las aeronaves a las cuales se les prestó servicio técnico por medio de un sistema de información denominado “Informe de Dificultades en Servicio” (IDS).
- (2) El IDS, integrado con información procedente de fabricantes y organizaciones de mantenimiento, se ha establecido a efectos que la DAG pueda tener acceso a la necesaria información para contribuir al logro de un nivel aceptable de seguridad operacional.
- (3) Los IDS contribuyen de forma notable y efectiva para la toma de decisiones y así aumentar la seguridad. Un IDS correctamente cumplimentado ofrece la información necesaria para evaluar defectos, instituir acciones correctivas inmediatas y, en consecuencia, contribuir a evitar accidentes.
- (4) El IDS es un sistema de realimentación que proporciona una base de datos extraordinariamente efectiva para tomar decisiones eficaces en asuntos de fiabilidad y aeronavegabilidad.
- (5) Casi todas las fallas que se producen en las aeronaves son de carácter aleatorio, por cuyo motivo, un sistema efectivo de IDS resulta esencial para proporcionar a los explotadores aéreos y propietarios un mejor servicio de asesoramiento y ejercer de manera efectiva las funciones de vigilancia.
- (6) Los IDS deben incluir toda novedad de funcionamiento, falla o defecto que se produzca en las aeronaves, sea que tengan lugar luego de haber informado otra análoga o que se origine o detecte en cualquier momento si, en opinión del TAR/Propietario/Operador, esa falla, malfuncionamiento o defecto hubiera puesto en peligro la seguridad operacional.
- (7) En particular, cada TAR/Propietario/Operador debe informar la existencia o detección de cualquier falla, malfuncionamiento o defecto relativos a:
  - (i) Fuego durante el vuelo y el funcionamiento del sistema de alarmas.
  - (ii) Fuego durante el vuelo no protegido por el sistema de alarmas.
  - (iii) Falsa alarma de fuego.

- (iv) Daños provocados por el sistema de escapes del motor en componentes, estructuras, etc. adyacentes.
- (v) Un componente aeronáutico que provoque acumulación de humo, vapores o emanaciones.
- (vi) Interrupción del motor (o motores) durante el vuelo producida, o no, por un daño a la aeronave, ingestión de cuerpos extraños, etc.
- (vii) Una extensión o retracción anormal del tren de aterrizaje durante el vuelo o la apertura o cierre de las puertas de la bahía del tren de aterrizaje (lugar de alojamiento).
- (viii) Falla en el sistema de frenado.
- (ix) Partes de la estructura de la aeronave que requieran reparaciones importantes.
- (x) Grietas, fisuras, corrosión o deformaciones permanentes en la estructura de la aeronave, si exceden los máximos previstos por el fabricante o la Autoridad de Aplicación.
- (xi) Componentes o sistemas cuya falla dé por resultado la ejecución de acciones de emergencia durante el vuelo.

(d) Parte Mensual de Inspecciones y Trabajos de Mantenimiento

- (1) El TAR debe informar a la DAG sobre las inspecciones o trabajos de mantenimiento que se hayan realizado, o se estén realizando, a aeronaves o sus motores o hélices (durante el mes) incluyendo todos los datos y observaciones que se estimen convenientes.
- (2) Por intermedio de estas partes, la DAG tiene un medio de vigilar que el propietario vaya cumpliendo los plazos, intervalos e ítems de mantenimiento determinados para la aeronave en cuestión, especialmente las inspecciones anuales. Así para el caso que una aeronave no haya ingresado a un TAR para inspección anual durante 5 años consecutivos, se produce la cancelación de su matrícula.

5. LIBERACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD

- (a) Conforme al DNAR Parte 43 Sección 43.7, el TAR certifica y se hace responsable por la aeronavegabilidad de una aeronave o producto aeronáutico y, como prueba de ello, lo retorna al servicio mediante lo que se denomina “liberación de aeronavegabilidad”.
- (b) La liberación de aeronavegabilidad debe ser realizada de conformidad con los procedimientos descritos en el Manual de Procedimientos de Inspección aceptado por la DAG. Tal liberación incluye la CERTIFICACIÓN que:

- (1) El trabajo, debidamente identificado, fue realizado en concordancia con los requerimientos del manual del fabricante.
- (2) Todos los ítems que requerían ser cumplimentados, fueron inspeccionados por una persona autorizada que determinó que el trabajo fue satisfactoriamente realizado.
- (3) No existen condiciones conocidas que hagan a la aeronave o producto aeronáutico no aeronavegable y,
- (4) En lo que respecta al trabajo realizado, la aeronave o producto aeronáutico está en condiciones para una operación segura al momento de su liberación al servicio.

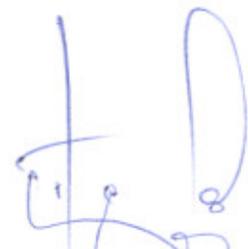
#### 6. PEDIDO DE INFORMACIÓN

Cualquier pregunta relacionada con los modos de actuación de la Dirección Aviación General respecto de las aeronaves que operan dentro de la aviación general, podrán ser dirigidas a:

Dirección Aviación General  
Junín 1060, 4<sup>to</sup> Piso.  
C1113AAF, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.  
Tel: (011) 4576-6406 / 4508-2105  
Correo electrónico: avgeneral@dna.org.ar

#### 7. ANTECEDENTES

Los modos de actuación de la Dirección Aviación General fueron publicados en el Boletín Oficial N° 31.054 el 15 de diciembre de 2006. Como Apéndice 1 se transcribe el texto del Anexo VII al Decreto 1172/2003, publicado en el Boletín Oficial el 04 de diciembre de 2003 y en el Apéndice 2 el texto de la Disposición Conjunta N° 01/05, publicado en el Boletín Oficial el 22 de agosto de 2005.



Com. Hugo G. DI RISIO  
Subdirector Nacional de Aeronavegabilidad

## Apéndice 1

ANEXO VII AL DECRETO 1172/2003, Publicado en el Boletín Oficial el 04/12/2003

REGLAMENTO GENERAL DEL ACCESO A LA INFORMACION PUBLICA PARA EL  
PODER EJECUTIVO NACIONAL

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1° - OBJETO

El objeto del presente Reglamento es regular el mecanismo de Acceso a la Información Pública, estableciendo el marco general para su desenvolvimiento.

ARTICULO 2° - AMBITO DE APLICACIÓN

El presente Reglamento General es de aplicación en el ámbito de los organismos, entidades, empresas, sociedades, dependencias y todo otro ente que funcione bajo la jurisdicción del Poder Ejecutivo Nacional.

Las disposiciones del presente son aplicables asimismo a las organizaciones privadas a las que se hayan otorgado subsidios o aportes provenientes del sector público nacional, así como a las instituciones o fondos cuya administración, guarda o conservación esté a cargo del Estado Nacional a través de sus jurisdicciones o entidades y a las empresas privadas a quienes se les hayan otorgado mediante permiso, licencia, concesión o cualquier otra forma contractual, la prestación de un servicio público o la explotación de un bien del dominio público.

ARTICULO 3° - DESCRIPCION

El Acceso a la Información Pública constituye una instancia de participación ciudadana por la cual toda persona ejercita su derecho a requerir, consultar y recibir información de cualquiera de los sujetos mencionados en el artículo 2°.

ARTICULO 4° - FINALIDAD

La finalidad del Acceso a la Información Pública es permitir y promover una efectiva participación ciudadana, a través de la provisión de información completa, adecuada, oportuna y veraz.

ARTICULO 5° - ALCANCES

Se considera información a los efectos del presente, toda constancia en documentos escritos, fotográficos, grabaciones, soporte magnético, digital o en cualquier otro formato y que haya sido creada u obtenida por los sujetos mencionados en el artículo 2° o que obre en su poder o bajo su control, o cuya producción haya sido financiada total o parcialmente por el erario pú-

blico, o que sirva de base para una decisión de naturaleza administrativa, incluyendo las actas de las reuniones oficiales.

El sujeto requerido debe proveer la información mencionada siempre que ello no implique la obligación de crear o producir información con la que no cuente al momento de efectuarse el pedido, salvo que el Estado se encuentre legalmente obligado a producirla, en cuyo caso debe proveerla.

#### ARTICULO 6° - SUJETOS

Toda persona física o jurídica, pública o privada, tiene derecho a solicitar, acceder y recibir información, no siendo necesario acreditar derecho subjetivo, interés legítimo ni contar con patrocinio letrado.

#### ARTICULO 7° - PRINCIPIOS

El mecanismo de Acceso a la Información Pública debe garantizar el respeto de los principios de igualdad, publicidad, celeridad, informalidad y gratuidad.

#### ARTICULO 8° - PUBLICIDAD

Se presume pública toda información producida u obtenida por o para los sujetos mencionados en artículo 2°.

#### ARTICULO 9° - GRATUIDAD

El acceso público a la información es gratuito en tanto no se requiera su reproducción. Las copias son a costa del solicitante.

#### ARTICULO 10. – ACCESIBILIDAD

Los sujetos en cuyo poder obre la información deben prever su adecuada organización, sistematización y disponibilidad, asegurando un amplio y fácil acceso. La información debe ser provista sin otras condiciones más que las expresamente establecidas en el presente. Asimismo deben generar, actualizar y dar a conocer información básica, con el suficiente detalle para su individualización, a fin de orientar al público en el ejercicio de su derecho.

### CAPITULO II

#### SOLICITUD DE INFORMACION

#### ARTICULO 11. – REQUISITOS

La solicitud de información debe ser realizada por escrito, con la identificación del requirente, sin estar sujeta a ninguna otra formalidad.

No puede exigirse la manifestación del propósito de la requisitoria.

Debe entregarse al solicitante de la información una constancia del requerimiento.

#### ARTICULO 12. – RESPUESTA

El sujeto requerido está obligado a permitir el acceso a la información en el momento que le sea solicitado o proveerla en un plazo no mayor de DIEZ (10) días. El plazo puede ser prorrogado en forma excepcional por otros DIEZ (10) días, de mediar circunstancias que hagan difícil reunir la información solicitada.

En su caso, el sujeto requerido debe comunicar fehacientemente por acto fundado y antes del vencimiento las razones por las que hace uso de tal prórroga.

La información debe ser brindada en el estado en que se encuentre al momento de efectuarse la petición, no estando obligado el sujeto requerido a procesarla o clasificarla. Cuando la información contenga datos personales o perfiles de consumo, estos datos deben ser protegidos.

#### ARTICULO 13. – DENEGATORIA

El sujeto requerido sólo puede negarse a brindar la información objeto de la solicitud, por acto fundado, si se verifica que la misma no existe o que está incluida dentro de alguna de las excepciones previstas en el presente.

La denegatoria debe ser dispuesta por un funcionario de jerarquía equivalente o superior a Director General.

#### ARTICULO 14. – SILENCIO

Si una vez cumplido el plazo establecido en el artículo 12 la demanda de información no se hubiera satisfecho o si la respuesta a la requisitoria hubiere sido ambigua, parcial o inexacta, se considera que existe negativa en brindarla, quedando expedita la Acción prevista en el artículo 28 de Ley N° 19.549 y modificatorias.

#### ARTICULO 15. – RESPONSABILIDADES

El funcionario público o agente responsable que en forma arbitraria e injustificada obstruya el acceso del solicitante a la información requerida, la suministre en forma incompleta, permita el acceso información eximida de los alcances del presente u obstaculice de cualquier modo el cumplimiento de este Reglamento General, será considerado incurso en falta grave, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieran caberle conforme lo previsto en los Códigos Civil y Penal de la Nación.

#### ARTICULO 16. – EXCEPCIONES

Los sujetos comprendidos en el artículo 2° sólo pueden exceptuarse de proveer la información requerida cuando una Ley o Decreto así lo establezca o cuando se configure alguno de los siguientes supuestos:

a) Información expresamente clasificada como reservada, especialmente la referida a seguridad, defensa o política exterior;

- b) información que pudiera poner en peligro el correcto funcionamiento del sistema financiero o bancario;
- c) secretos industriales, comerciales, financieros, científicos o técnicos;
- d) información que comprometa los derechos o intereses legítimos de un tercero obtenida en carácter confidencial;
- e) información preparada por los sujetos mencionados en el artículo 2º dedicados a regular o supervisar instituciones financieras o preparada por terceros para ser utilizada por aquellos y que se refiera a exámenes de situación, evaluación de sus sistemas de operación o condición de funcionamiento o a prevención o investigación de la legitimación de activos provenientes de ilícitos;
- f) información preparada por asesores jurídicos o abogados de la Administración cuya publicidad pudiera revelar la estrategia a adoptarse en la defensa o tramitación de una causa judicial o divulgar las técnicas o procedimientos de investigación o cuando la información privare a una persona el pleno ejercicio de la garantía del debido proceso;
- g) cualquier tipo de información protegida por el secreto profesional;
- h) notas internas con recomendaciones u opiniones producidas como parte del proceso previo al dictado de un acto administrativo o a la toma de una decisión, que no formen parte de un expediente;
- i) información referida a datos personales de carácter sensible -en los términos de la Ley N° 25.326- cuya publicidad constituya una vulneración del derecho a la intimidad y al honor, salvo que se cuente con el consentimiento expreso de la persona a que refiere la información solicitada;
- j) información que pueda ocasionar un peligro a la vida o seguridad de una persona.

#### ARTICULO 17. - INFORMACION PARCIALMENTE RESERVADA

En el caso que existiere un documento que contenga información parcialmente reservada, los sujetos enumerados en el artículo 2º deben permitir el acceso a la parte de aquella que no se encuentre contenida entre las excepciones detalladas en el artículo 16.

#### ARTICULO 18. - AUTORIDAD DE APLICACIÓN

La Autoridad de Aplicación del presente Reglamento es la SUBSECRETARIA PARA LA REFORMA INSTITUCIONAL Y FORTALECIMIENTO DE LA DEMOCRACIA de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS, quien tendrá a su cargo verificar y exigir el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el mismo.

#### ARTICULO 19. – DENUNCIAS

La Oficina Anticorrupción del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS

HUMANOS es el organismo encargado de recibir, formular e informar a las autoridades responsables, las denuncias que se formulen en relación con el incumplimiento del presente régimen.



## Apéndice 2

DISPOSICIÓN CONJUNTA N° 01/05, Publicado en el Boletín Oficial el 22/08/2005

VISTO, lo propuesto por el Departamento “Proyecto de Recuperación de Cat I – IASA” y lo encomendado por el señor Comandante de Regiones Aéreas, y

CONSIDERANDO:

Que, a efectos de adecuar las regulaciones vigentes a los requerimientos internacionales y dar cumplimiento de las responsabilidades generales asumidas por el Estado Nacional en virtud de su adhesión al Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) ratificado por Ley N° 13891, resulta conveniente agrupar instrumentalmente algunas normas y procedimientos que regulan la Aviación Civil de la Republica Argentina.

Que, tal unificación tiene por objeto homogeneizar los procedimientos existentes en materia de seguridad operacional de la Republica Argentina con los propios del resto de los países desarrollados, de conformidad con lo prescripto por el artículo 37 del citado Convenio Internacional.

Que, ello ha sido asimismo sugerido por la Administración Federal de Aviación Civil de los Estados Unidos de Norteamérica luego del año 2002 y en el marco de la recategorización de nuestro país en materia aeronáutica.

Que, tal sugerencia ha sido aceptada por la Republica Argentina ante las desventajas de orden económico que supondría mantenerse en la Categoría II, en la que debió colocarse a mérito de lo acordado oportunamente en el Acuerdo sobre Servicios de Transporte Aérea, suscripto con los Estados Unidos de Norteamérica en la Ciudad de Buenos Aires el 22 de octubre de 2002.

Que, para revertir las implicancias de pertenecer a dicha categoría, el Comando de Regiones Aéreas dispuso de una serie de medidas tendientes a recuperar la calificación de Categoría I, a mérito de la uniformidad internacional referida.

Que, en tal contexto, se creó el Departamento “Proyecto de Recuperación de Cat I-IASA” compuesto por un grupo de especialistas dedicados a la revisión de la reglamentación aeronáutica vigente.

Que, dicho trabajo concluyó en la aprobación de una recopilación y ordenamiento material de normas y procedimientos en un cuerpo normativo único que se dio en denominar “REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL” (RAAC), conforme Disposición N° 057/05 (CRA) de la fecha.

Que, tal compilación debe involucrar la adjunción material de las partes pertinentes del Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina de competencia de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad y del Reglamento de Vuelos de la Dirección de Tránsito Aéreo.

Que, asimismo, deben sumarse los cuerpos reglamentarios de competencia de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, a saber: Reglamento para la Operación de Aeronaves-Aviación General (ROA-GEN), Reglamento para la Operación de Aeronaves-Transporte Aero comercial (ROA-TAC), Reglamento para la Operación de Aeronaves-Helicópteros (ROA-HEL), Manual de Certificación y Supervisión de Operaciones (MAC-TAC) y Normas para el Otor-gamiento de Certificados de Idoneidad Aeronáutica (NO CIA).

Que, por tal motivo los aquí firmantes han decidido consolidar los textos a efectos de la integración en dicho cuerpo único, modificando en su caso, dentro de sus respectivas competencias, los textos originales que le sirven de base.

Que, no obstante ello, se ha concluido que la anexión de normas constituye una tarea que debe realizarse progresivamente, en atención a la complejidad de la sustancia involucrada

Que, las Asesorías Jurídicas han tenido la intervención que le compete.

Que, los suscriptos son competentes para dictar el presente acto administrativo en virtud de las facultades conferidas, respectivamente, por el Decreto 1496/87, la Resolución 440/91 (JEMGFAA) y la Disposición N° 057/05 (CRA).

Por ello,

EL DIRECTOR NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD, EL DIRECTOR DE  
TRÁNSITO AÉREO Y EL DIRECTOR DE HABILITACIONES AERONÁUTICAS

DISPONEN:

ARTÍCULO 1°.- Consolidándose materialmente en un cuerpo único ordenado a denominarse “PARTE 91 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL”, las partes pertinentes -modificadas, en su caso- de la Parte 91 del Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, del Reglamento para la Operación de Aeronaves de Aviación General (ROA-GEN) y para la Operación de Helicópteros (ROA-HEL) de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas y del Reglamento de Vuelos de la Dirección de Tránsito Aéreo.

ARTÍCULO 2°.- Consolidándose materialmente en un cuerpo único ordenado a denominarse “PARTE 121 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL”, las partes pertinentes -modificadas, en su caso- de la Parte 121 del Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, del Reglamento para la Operación de Aeronaves de Transporte Aéreo Comercial-NEC 121 (ROA-TAC) y para la Operación de Helicópteros (ROA-HEL) de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas y del Reglamento de Vuelos de la Dirección de Tránsito Aéreo.

ARTÍCULO 3°.- Consolidándose materialmente en un cuerpo único ordenado a denominarse “PARTE 135 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL”, las partes pertinentes -modificadas, en su caso- de la Parte 135 del Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, del Reglamento para la Operación de Aeronaves de Transporte Aéreo Comercial-NEC 135 (ROA-TAC) y para la Opera-

ción de Helicópteros (ROA-HEL) de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas y del Reglamento de Vuelos de la Dirección de Tránsito Aéreo.

ARTÍCULO 4°.- Consolídase materialmente en un cuerpo único ordenado a denominarse “PARTE 119 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL”, las partes pertinentes -modificadas, en su caso- de las Partes 121 y 135 del Reglamento Nacional de Aeronavegabilidad de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad y del Reglamento para la Operación de Aeronaves de Transporte Aéreo Comercial (ROA-TAC) y para la Operación Helicópteros (ROA-HEL) y del Manual de Certificación y Supervisión de Operaciones-Transporte Aéreo Comercial (MAC-TAC).

ARTÍCULO 5°.- Consolídase materialmente en un cuerpo único ordenado a denominarse “PARTE 61 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL”, las partes pertinentes -modificadas, en su caso- de las Normas para el Otorgamiento de Certificados de Idoneidad Aeronáutica (NOCIA).

ARTÍCULO 6°.- Consolídase materialmente en un cuerpo único ordenado a denominarse “PARTE 63 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL”, las partes pertinentes -modificadas, en su caso- de las Normas para el Otorgamiento de Certificados de Idoneidad Aeronáutica (NOCIA).

ARTÍCULO 7°.- Consolídase materialmente en un cuerpo único ordenado a denominarse “PARTE 64 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL”, las partes pertinentes -modificadas, en su caso- de las Normas para el Otorgamiento de Certificados de Idoneidad Aeronáutica (NOCIA).

ARTÍCULO 8°.- Consolídase materialmente en un cuerpo único ordenado a denominarse “PARTE 65 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL”, las partes pertinentes -modificadas, en su caso- de las Normas para el Otorgamiento de Certificados de Idoneidad Aeronáutica (NOCIA).

ARTÍCULO 9°.- Consolídase materialmente en un cuerpo único ordenado a denominarse “PARTE 67 DE LAS REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL”, las partes pertinentes -modificadas, en su caso- de las Normas para el Otorgamiento de Certificados de Idoneidad Aeronáutica (NOCIA).

ARTÍCULO 10.- Se aclara que, sin perjuicio de la integración que se ha dispuesto mediante la presente, cada Autoridad de Aplicación mantendrá su competencia en la extensión poseída con anterioridad a la adjunción.

ARTÍCULO 11.- Regístrese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial para su publicación por Boletín Oficial y oportunamente archívese.