

DE LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD (AD) Y LOS BOLETINES DE SERVICIO (SB) *

1. EL ANEXO 8 AL CONVENIO DE CHICAGO.

Internacionalmente es el Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sobre Aeronavegabilidad, el que reglamenta, como su nombre lo indica, la aeronavegabilidad de las aeronaves, estableciendo múltiples obligaciones para los Estados contratantes, y particularmente, para los “*Estados de fabricación*” y “*Estados de diseño*” de las aeronaves, destacándose las siguientes en su Parte II, Capítulo II:

- La obligación de asegurarse que cada aeronave, incluidas las piezas de aeronaves fabricadas por subcontratistas y/o proveedores, esté en condiciones de aeronavegabilidad (Punto 2.2).

- Al aprobar la producción de aeronaves, el Estado contratante asume (Punto 2.4):

- a) La obligación de examinar los datos de apoyo e inspeccionar las instalaciones y los procesos de producción para determinar que el organismo de fabricación cumple con los requisitos de producción correspondientes; y

- b) La obligación de asegurarse que el organismo de fabricación haya establecido y pueda mantener un sistema de calidad o un sistema de inspección de la producción de manera que pueda garantizar que cada aeronave o pieza de aeronave producida por el organismo de fabricación o por los subcontratistas y/o proveedores esté en condiciones de aeronavegabilidad.¹

- La obligación de asegurarse que exista un **sistema para recibir información sobre aeronavegabilidad, decidir si hay que tomar medidas relacionadas con la aeronavegabilidad** y cuándo, preparar dichas medidas y publicar la información sobre las mismas (Parte II, Capítulo 4).

2. LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD.

Dando cumplimiento precisamente a las obligaciones contenidas en el Anexo 8 del Convenio de Chicago, es que la Comisión de la Comunidad Europea dictó el “*Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas*”.

En dicho Reglamento se cumple con la obligación de establecer normas sobre información de aeronavegabilidad y de decidir medidas al efecto.

En la parte 145.A.60, sobre Informes de incidencias, da un plazo a las organizaciones (que incluyen a los fabricantes de aeronaves), para notificar a la autoridad competente, que es la Agencia Europea de Seguridad Aérea, **EASA**, de cualquier circunstancia que haya causado o pueda causar una situación de inseguridad que ponga en peligro la seguridad del vuelo, fijándole un plazo de 72 horas desde el momento que haya detectado dicha circunstancia.

A su turno, el mismo Reglamento, en la Parte M.A.301, establece:

“*M.A.301 Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad*

El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y el buen funcionamiento tanto del equipamiento operacional como de emergencia deberá asegurarse mediante:

5. el cumplimiento de cualquiera de los siguientes instrumentos que sea aplicable:

i) *directiva de aeronavegabilidad*,”.

¹ En el mismo Anexo 8, se incluye en este punto, la siguiente Nota: “*Nota 1. - Normalmente, la supervisión de la producción se facilita aprobando al organismo de fabricación*”.

Y luego dispone:

“M.A.303 Directivas de aeronavegabilidad

Cualquier directiva de aeronavegabilidad aplicable debe aplicarse cumpliendo los requisitos de dicha directiva, salvo que la Agencia especifique otra cosa.”

En cuanto a Estados Unidos, las obligaciones del Anexo 8 del Convenio de Chicago, en orden a fijar un sistema para recibir información sobre aeronavegabilidad, adoptando las medidas de seguridad consecuentes, se encuentran en las normas CFR (*Code of Federal Regulations*).

En la CFR 14, Parte 21.3, letra e), N°1, se establece que el fabricante de una aeronave está obligado a reportar a la *Federal Aviation Administration*, FAA, de toda falla, mal funcionamiento o defecto que detecte en una aeronave, dentro de un plazo de 24 horas de haberlo detectado.

A su vez, en la norma CFR 14, Parte 39, se reglamentan las Directivas de Aeronavegabilidad (*Airworthiness Directives*), que consisten en reglas legalmente obligatorias aplicables a las aeronaves, que la FAA dicta cuando detecta una condición insegura, pasando a formar parte incluso de las normas CFR.

3. LOS BOLETINES DE SERVICIO.

Los Boletines de Servicio (*Service Bulletins*) son los documentos por intermedio de los cuales los fabricantes de aeronaves, cumplen con su deber de dar aviso de cualquier condición que involucre la seguridad de las aeronaves. Dado su contenido, pueden ser o no urgentes, de alerta (*Alert Service Bulletins*) o de mera recomendación.

Los Boletines de Servicio se dirigen a las autoridades aeronáuticas, a los operadores y entidades de mantenimiento, y suelen ser la antesala de una Directiva de Aeronavegabilidad. Cuando se dicta un Boletín de Servicio advirtiendo de alguna potencial condición insegura de una aeronave, lo normal es que la autoridad aeronáutica respectiva dicte una o más Directivas de Aeronavegabilidad, y que anexe o adjunte el Boletín de Servicio, primando desde luego el documento de la autoridad en caso de conflicto con el documento del fabricante.

Si no se dicta una Directiva de Aeronavegabilidad, el cumplimiento del Boletín de Servicio resulta discrecional.

Rodrigo Hananías C.

Abogado Derecho Aeronáutico.

rhananias@aerolegal.cl

* Extracto de artículo titulado *“La responsabilidad civil del fabricante de aeronaves: una mirada más aeronáutica”*, del mismo autor, publicado en libro recopilatorio *“La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros”*, Editores Marcial Pons, Madrid, 2015.