

Apéndice A

Revisión de los comentarios remitidos por los Estados al LAR 119
(Tercera ronda de consulta – 23-nov-2007)

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
119.001	<p>Definiciones</p> <p>(1) Por la dificultad y el grado complejo que resulta para las AAC exigir el requisito financiero a las empresas aéreas; se propone para la Sección 119.225, la siguiente definición:</p> <p>“Evaluación Financiera Operacional (EFO)”.</p> <p>“Análisis contable del activo, pasivo, registros financieros y estadísticos pertinentes del solicitante de un AOC.</p> <p>Esta evaluación es para determinar la capacidad del solicitante, de disponer y acreditar los recursos financieros operacionales, los cuales le permitan efectuar lo siguiente: mantenimiento de las aeronaves, adquisición de las piezas de recambio necesarias, formación inicial y reentrenamiento del personal de vuelo y de tierra, y todos otros ítems de gasto que tenga que ver con la seguridad de las operaciones de vuelo y de tierra, que haga exigible la AAC”.</p> <p>(2) Por la importancia del requisito establecido en la Sección 119.335 (a) “Directivo Responsable ante la AAC”; es necesario definir este cargo, según la siguiente propuesta:</p> <p><i>“Directivo con la autoridad corporativa necesaria para garantizar que todas las operaciones de vuelo y actividades de mantenimiento puedan</i></p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>Primer comentario</p> <p>En la propuesta original de la Sección 119.225 – Requisitos financieros, económicos y jurídicos, el CT incluyó los requisitos que un solicitante debe demostrar para su constitución como empresa aérea comercial.</p> <p>Estos requisitos fueron tomados del Párrafo 4.2 del Doc 8335 de la OACI – Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones.</p> <p>La RPEO/1, al conocer que en los Estados del SRVSOP, existen diferentes requisitos y diferentes organismos que están a cargo de realizar el análisis financiero y económico de los solicitantes de un AOC, convino en eliminar los requisitos específicos de la propuesta original y dejar únicamente especificaciones de ámbito general.</p> <p>Una parte de los requisitos señalados en el Doc 8335, han sido incluidos en la definición de “Evaluación Financiera Operacional”, por lo tanto esta definición no debería ser considerada en este reglamento porque podría contradecir las disposiciones que cada Estado ha establecido en sus reglamentos, tal cual fue analizado y acordado en la RPEO/1.</p> <p>Además, las definiciones deben corresponder a la terminología empleada en los requisitos. Las definiciones de un reglamento no son de carácter independiente, por ser parte esencial de</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p><i>financiarse y realizarse con arreglo al nivel que exige la AAC”.</i></p>	<p>cada regla en que se utiliza el término, ya que cualquier cambio en el significado de éste afectaría a la disposición.</p> <p>Al analizar el contenido del Reglamento LAR 119, no existe un requisito que mencioné o este dedicado a la “Evaluación Financiera Operacional”, en tal sentido, esta definición, por lo expuesto anteriormente, no debería ser incluida en la Sección 119.001 correspondiente a definiciones.</p> <p>Con el propósito de orientar de manera general a los solicitantes de un AOC, acerca de los requisitos financieros, económicos y jurídicos, el CT tiene previsto el desarrollo de un MAC para la Sección 119.225 - Requisitos financieros, económicos y jurídicos.</p> <p>Segundo comentario</p> <p>El CT considera apropiado el análisis de la definición propuesta, “Directivo responsable ante la AAC”. En este caso, si es apropiado su inclusión en virtud de existir requisitos que establecen la posición del “Directivo responsable ante la AAC”</p> <p>Comentario del grupo de expertos :</p> <p>Respecto al comentario de incluir como una definición a la “Evaluación Financiera Operacional” (EFO), el grupo de expertos considera que es recomendable no incluir la definición y desarrollar un MAC para la sección 119.225 “Requisitos financieros y jurídicos”. Esta opción sería mucho más completa, y por lo tanto de mayor ayuda para ambas partes, explotador y AAC.</p> <p>En cuanto a incluir en definiciones a “Directivo Responsable ante la AAC” el grupo considera apropiada esta propuesta , y entiende que sería más</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
		<p>acertado hacer una modificación en la parte final de la misma, y es cambiar en donde dice “exige la AAC” por “exigen las normas vigentes”</p> <p><i>“Directivo con la autoridad corporativa necesaria para garantizar que todas las operaciones de vuelo y actividades de mantenimiento puedan financiarse y realizarse con arreglo al nivel que exige la AAC exigen las normas vigentes”.</i></p>
119.005	<p>Aplicación</p> <p>Eliminar la letra (c), números del (1) al (10); visto no es posible nombrar todas las operaciones a las cuales no aplica este reglamento; esta indicación de eliminación; resultará además en un importante ahorro de impresión</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>Después de un amplio debate, mediante votación, la Primera Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/1) acordó mantener el Párrafo (c) con todos sus numerales del (1) al (10).</p> <p>Comentarios del grupo de expertos:</p> <p>El grupo de expertos entiende que el tema fue lo suficientemente debatido en la primera Reunión de Expertos de Operaciones (RPEO/1), por lo que se debe mantener el Párrafo con todos sus numerales.</p>
119.005	<p>Aplicación</p> <p>(a) Excepto lo establecido en el Párrafo (c) de esta sección, éste reglamento se aplica a todo explotador que se encuentra conduciendo operaciones de transporte aéreo comercial o a todo solicitante que pretende operar aeronaves civiles como explotador de servicios aéreos y a todo explotador que se encuentra conduciendo operaciones de transporte aéreo comercial.</p> <p><u>Sustento de la observación:</u> La aplicabilidad o aplicación debe, en</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>El CT considera apropiado el análisis de la observación realizada a esta sección y propone los siguientes cambios adicionales:</p> <p>(a) Excepto lo establecido en el Párrafo (c) de esta sección, éste reglamento se aplica a todo explotador que se encuentra conduciendo operaciones de transporte aéreo comercial o a todo solicitante que pretende operar aeronaves civiles como explotador de servicios aéreos de un AOC y a todo explotador certificado que se</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>primera instancia, referirse a la persona o ente que deberán cumplir los requisitos contenidos en este reglamento para lograr el objetivo principal, que es el de obtener una certificación para explotador de servicios aéreos. De acuerdo a este planteamiento se hace la propuesta de cambio en el orden de los párrafos indicado en esta sección)</p>	<p>encuentra conduciendo operaciones de transporte aéreo comercial.</p> <p>Comentarios del grupo de expertos :</p> <p>El grupo de expertos entiende oportuna la nota del experto, y que la redacción del Comité Técnico se ajusta más a la definición de explotador que figura en el Anexo 6 parte I, la que considera como explotador a un solicitante, o una persona, organismo o empresa certificada. Por lo tanto se propone el texto redactado por el CT.</p> <p>(a) Excepto lo establecido en el Párrafo (c) de esta sección, éste reglamento se aplica a todo explotador que se encuentra conduciendo operaciones de transporte aéreo comercial o a todo solicitante que pretende operar aeronaves civiles como explotador de servicios aéreos de un AOC y a todo explotador certificado que se encuentra conduciendo operaciones de transporte aéreo comercial.</p>
119.105	<p>Requisitos de Certificación</p> <p>Todo explotador que realice intente realizar operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva por remuneración o arrendamiento con aviones o helicópteros debe cumplir con los requisitos de certificación y de las OpsSpecs del Capítulo C de este reglamento.</p> <p><u>Sustento de la Observación:</u> El requisito de certificación está dirigido a un explotador que aun no opera, por lo que la acción indicada por el verbo “realizar” debe referirse a una intención futura de operar)</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>El CT considera apropiado el análisis de la observación realizada a esta sección.</p> <p>Podría ser más apropiado la utilización del término “solicite” en lugar de “intente”, o la siguiente redacción: “Todo explotador autorizado a realizar “</p> <p>Comentario del grupo de expertos :</p> <p>El grupo de expertos considera oportuna la observación realizada por el experto. Sin embargo considera, que de acuerdo a la definición de Explotador del Anexo 6 Parte I, “Persona, organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves” cabe la</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
		<p>posibilidad de que un explotador esté operando sin estar certificado aún. Considerando esto, se propone la siguiente redacción para este artículo:</p> <p>119.105 Requisitos de Certificación.</p> <p>Todo solicitante de un AOC y todo explotador certificado que se encuentra conduciendo que realice operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva por remuneración o arrendamiento con aviones o helicópteros debe cumplir con los requisitos de certificación y de las OpsSpecs del Capítulo C de este reglamento.</p> <p>En caso de que el panel de expertos de la RPEO/2, entienda apropiado este cambio, se propone que la redacción de la Sección 119.005 se armonice con este artículo (119.105) ya que ambos se refieren a la misma figura.</p>
119.205	<p>Aplicación Alcance</p> <p>(a) Este capítulo establece:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) los requisitos de certificación, (2) el contenido de las OpSpecs; y (3) los requisitos del personal directivo de los explotadores que operan según los LAR 121 y 135. <p><u>Sustento de la Observación:</u> A fin de estandarizar el texto de las LAR el uso del término “Aplicación” debe ser reservado exclusivamente para establecer a qué persona o ente van dirigidos los requisitos contenidos en el presente reglamento, aspecto que ya se ha definido en la LAR 119.005 del Capítulo A. Por lo anterior se propone el cambio indicado en el título de esta sección)</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>Inicialmente, en la propuesta original del título de esta sección, estuvo contemplado el término alcance, sin embargo la RPEO/1 acordó cambiarlo a aplicación por ser el término que más se ajusta a la terminología del LAR 119.</p> <p>Se transcribe lo acordado en la RPEO/1 respecto a este comentario.</p> <p>Sección 119.205 alcance</p> <p>2.3.1 En lo concerniente a esta sección, la Reunión, una vez que conoció el análisis realizado, procedió a aceptar el texto original de la misma, modificando solamente su título de “alcance” a “aplicación”.</p> <p>Comentario del grupo de expertos.</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
		El grupo entiende que se debe mantener la redacción actual, la que fue debatida suficientemente en la RPEO/1.
119.225	<p>Requisitos financieros, económicos y jurídicos</p> <p>(a) Cada solicitante de un AOC emite según este reglamento, debe demostrar a la AAC que cumple con los requisitos financieros, económicos y jurídicos, cuya información asegure el inicio y continuidad de las operaciones.</p> <p><u>Sustento de la Observación:</u> Se ha eliminado el término “emitido” en este Párrafo por estar demás, dado que el requisito debe ser dirigido al solicitante que tiene una intención futura de obtener un AOC.)</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>El comentario es apropiado, sin embargo, al eliminar el término “emitido”, la idea general con respecto al AOC quedaría incompleta, en tal virtud se sugiere dos opciones; añadir la frase “a ser” antes del término “emitido” o eliminar lo correspondiente a “emitido según este reglamento”.</p> <p>Propuestas</p> <p>El CT propone la siguiente redacción:</p> <p>(a) Cada solicitante de un AOC, a ser emitido según este reglamento, debe demostrar a la AAC que cumple con los requisitos financieros, económicos y jurídicos, cuya información asegure el inicio y continuidad de las operaciones; o</p> <p>(b) Cada solicitante de un AOC, emite según este reglamento, debe demostrar a la AAC que cumple con los requisitos financieros, económicos y jurídicos, cuya información asegure el inicio y continuidad de las operaciones.</p> <p>Comentarios del grupo de expertos:</p> <p>El grupo encuentra apropiado el comentario del experto y entiende que la redacción que figura en la opción (b), propuesta por el Comité Técnico es la que mejor refleja el sentido de lo que se quiere expresar.</p> <p>“Cada solicitante de un AOC, emite según este reglamento, debe demostrar a la AAC que cumple con los requisitos financieros, económicos y jurídicos, cuya</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
		información asegure el inicio y continuidad de las operaciones.”
119.260	<p>Obligaciones del titular del certificado para mantener las especificaciones para las operaciones</p> <p>Modificar la última frase de esta Sección 119.260 (a) (1); cambiando la palabra “Estaciones”, por las palabras “<i>Bases Auxiliares</i>”; la cual corresponde a toda otra Base, que no sea la Base Principal definida en el Capítulo A de este reglamento.</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>No obstante que el término “bases auxiliares” es léxico de OACI (Párrafo 9.6.20 del Doc 8335), sin embargo el término “estación” también es utilizado por esta organización.</p> <p>En el primer párrafo del numeral 9.6.3 del mismo Doc 8335, cuyo título se refiere a inspecciones de las instalaciones de la estación, se indica lo siguiente:</p> <p>9.6.3 Se recomienda inspeccionar periódicamente cada lugar en que el explotador utilice instalaciones y servicios en relación a sus operaciones.</p> <p>Propuesta</p> <p>Se propone que el grupo de tarea analice los términos y que en lo posible se proponga el término más utilizado en la región,</p> <p>Comentarios del grupo de expertos :</p> <p>Luego de intercambiar opiniones el grupo entiende que si bien la OACI utiliza los términos “bases” y “estaciones” para referirse a la misma instalación, el término “bases” es el más utilizado en la región. Por este motivo entiende que sería mejor usar “bases auxiliares” o como en algunos países “bases secundarias”</p>
119.280	Procedimiento de enmienda de las OpSpecs iniciada por la AAC	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>Un procedimiento si puede ser descrito</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>Reservado</p> <p>(a) El siguiente procedimiento será seguido para la enmienda de las OpSpecs iniciada por la AAC:</p> <p>(1) la AAC notifica al explotador por escrito sobre la enmienda propuesta.</p> <p>(2) la AAC establece un plazo no menor a 7 días, dentro del cual el explotador puede presentar por escrito los argumentos que rechazan la enmienda.</p> <p>(3) después de considerar los argumentos presentados, la AAC notifica al explotador de:</p> <p>(i) la adopción de la enmienda propuesta;</p> <p>(ii) la adopción parcial de la enmienda propuesta; o</p> <p>(iii) el retiro total de la propuesta de enmienda.</p> <p>(4) Cuando la AAC emite una enmienda a las OpSpecs, ésta entrará en vigor a los 30 días después de que el explotador ha sido notificado, a menos que:</p> <p>(1) existe una emergencia o urgencia que requiere una acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo comercial; o</p> <p>(2) el explotador presenta una petición de reconsideración según la Sección 119.290 de este capítulo.</p> <p>(b) Cuando la AAC determina que existe una emergencia relacionada con la seguridad del transporte aéreo comercial que requiere una acción inmediata o que hace que</p>	<p>como una norma o especificación o requisito.</p> <p>De acuerdo con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, una norma es definida como:</p> <p>Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán los Estados contratantes. En el caso que sea imposible su cumplimiento, el Artículo 38 del Convenio estipula que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al Consejo.</p> <p>El CT considera que los procedimientos establecidos en esta sección, respecto a la enmienda de las OpSpecs, son necesarios para la seguridad o regularidad de la navegación aérea.</p> <p>Las enmiendas de las autorizaciones, condiciones y limitaciones emitidas a un explotador deberían tener un tratamiento especial y ser consideradas bajo un requisito, por ser críticas para las operaciones y por ser un documento legal que firma tanto la Autoridad como el explotador.</p> <p>En relación al comentario de reservado, el CT no ha considerado reservar ninguna sección de los Reglamentos LAR.</p> <p>El Párrafo 3.6.5.2 del Anexo 2 al Convenio es un claro ejemplo de que una norma si contempla procedimientos, los cuales deben ser reflejados en los reglamentos nacionales de los Estados como tales, caso contrario los Estados deberían haber notificado una diferencia</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>los procedimientos establecidos en esta sección sean impracticables o contrarios al interés público:</p> <p>(1) la AAC enmendará las OpSpecs y hará efectiva la enmienda, en el día en que el explotador recibe tal notificación.</p> <p>(2) en la notificación al explotador, la AAC expondrá las razones por las cuales considera que existe una emergencia relacionada con la seguridad del transporte aéreo comercial que requiere una acción inmediata, o que hace que una solicitud de enmienda sea impracticable o contraria al interés público, deteniendo de esta manera la entrada en vigor de dicha enmienda.</p> <p><u>Sustento de la Observación:</u> Por principio las LAR deberían establecerse solamente en términos de requisitos y no en términos de procedimientos. En este caso el reglamento debería establecer los requisitos sobre las enmiendas de las OpSpecs, más no los procedimientos de enmienda, debiendo estos ser establecidos en otros documentos apropiados como el MIA o el MIO cuando dichos procedimientos conciernan a la CAA, y en los manuales del explotador cuando dichos procedimientos conciernan al explotador. De acuerdo a lo antes indicado se propone fusionar las Secciones 119.280 y 119.285 en este último de tal modo que contenga exclusivamente los requisitos de enmienda que sean necesarios.</p>	<p>a la OACI.</p> <p>3.6.5.2 Falla de las comunicaciones. Si la falla de las comunicaciones impide cumplir con lo dispuesto en 3.6.5.1, la aeronave observará los procedimientos de falla de comunicaciones orales del Anexo 10, Volumen II, y aquellos de los procedimientos siguientes que sean apropiados. La aeronave intentará comunicarse con la dependencia de control de tránsito aéreo pertinente utilizando todos los demás medios disponibles. Además, la aeronave, cuando forme parte del tránsito de aeródromo en un aeródromo controlado, se mantendrá vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales.</p> <p>3.6.5.2.1 Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo visual, la aeronave:</p> <p>a) proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual; aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo; y notificará su llegada, por el medio más rápido, a la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo;</p> <p>b) completará un vuelo IFR conforme a lo establecido en 3.6.5.2.2, si lo considera conveniente.</p> <p>3.6.5.2.2 Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, o si el piloto de un vuelo IFR considera que no es conveniente terminar el vuelo de acuerdo con lo prescrito en 3.6.5.2.1 a), la aeronave:</p> <p>a) a menos que se prescriba de otro modo con base en un acuerdo regional de navegación aérea, en el espacio aéreo en el que no se utilice</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
		<p>radar para el control de tránsito aéreo, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria, y después de ese período de 20 minutos ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado;</p> <p>b) en el espacio aéreo en el que se utilice radar para el control del tránsito aéreo, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de siete minutos desde el momento en que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) se alcance el último nivel asignado o la altitud mínima de vuelo; o 2) se regule el transpondedor en el código 7600; o 3) la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria; lo que ocurra más tarde, y a partir de ese momento, ajustará el nivel y la velocidad conforme al plan de vuelo presentado; <p>c) cuando reciba guía vectorial radar o efectúe un desplazamiento indicado por ATC utilizando RNAV sin un límite especificado, volverá a la ruta del plan de vuelo actualizado al alcanzar el siguiente punto significativo, a más tardar, teniendo en cuenta la altitud mínima de vuelo que corresponda;</p> <p>d) proseguirá según la ruta del plan de vuelo actualizado hasta la ayuda o el punto de referencia para la</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
		<p>navegación que corresponda y que haya sido designada para servir al aeródromo de destino, y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en e), la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda o este punto de referencia hasta iniciar el descenso;</p> <p>e) iniciará el descenso desde la ayuda o el punto de referencia para la navegación especificada en d), a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora;</p> <p>f) realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos, especificado para la ayuda o el punto de referencia de navegación designados; y</p> <p>g) aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en e), o la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.</p> <p>También, el Anexo 6 Parte 1, en el Párrafo 4.4, prescribe los Procedimientos durante el vuelo.</p> <p>Comentario del grupo de expertos:</p> <p>El grupo de expertos concuerda ampliamente con los conceptos vertidos por el Comité Técnico, por lo que entiende se deberá mantener la</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
		redacción.
119.285	<p>Procedimientos de enmienda de las OpSpecs solicitada por el explotador Requisitos para las enmiendas de las OpSpecs</p> <p>(a) El siguiente procedimiento será seguido para la enmienda a las OpSpecs solicitada por el explotador: Para que un explotador pueda requerir una enmienda de sus OpSpecs deberá presentar a la AAC una solicitud de enmienda:</p> <p>(1) el explotador presentará a la AAC una solicitud de enmienda de sus OpSpecs:</p> <p>(i) (1) por lo menos 90 días antes de la fecha propuesta por el solicitante para que la enmienda entre en vigor, en los siguientes casos: fusión, necesidad de pruebas de demostración, cambios en las clases de operación, reanudación de las operaciones después de suspensión de actividades como resultado de acciones de bancarrota; o, por la incorporación inicial de aeronaves que no han sido probadas previamente en el transporte aéreo comercial; y</p> <p>(ii) (2) por lo menos, 30 días antes en los casos no considerados en el párrafo anterior.</p> <p>(2) (3) la solicitud debe ser presentada a la AAC en la</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>Por lo expuesto en el comentario anterior el CT no recomienda la modificación de esta sección</p> <p>Comentarios del grupo de expertos :</p> <p>El grupo de expertos, manteniendo el mismo argumento del artículo anterior, propone que se debe mantener la redacción actual.</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>forma y manera prescrita por esta.</p> <p>(3) después de analizar los argumentos presentados, la AAC notificará al explotador:</p> <p>(i) que la enmienda solicitada será adoptada; o</p> <p>(ii) que la enmienda solicitada será parcialmente adoptada; o</p> <p>(iii) la denegación de la solicitud de la enmienda. El explotador puede presentar una petición de reconsideración de la negación de la solicitud de la enmienda, según la Sección 119.290 de este capítulo.</p> <p>(4) si la AAC aprueba la enmienda, dicha Una vez aprobada, la enmienda entrará en vigor en la fecha de su aprobación, una vez que se ha coordinado con el explotador su implementación.</p> <p>(b) Cuando la enmienda de las OpSpecs ha sido determinada por la CAA ésta entrará en vigor a los 30 días después de que el explotador ha sido notificado, a menos que:</p> <p>(1) Exista una emergencia o urgencia que requiere una acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo comercial; o</p> <p>(2) El explotador presenta una petición de reconsideración según la Sección 119.290 de este capítulo.</p> <p><u>Sustento de la Observación:</u> De acuerdo a lo indicado anteriormente, lo propuesto en esta sección recoge</p>	

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>solamente todos los requisitos asociados a una solicitud de enmienda (sean estas solicitadas por el explotador o determinadas por la CAA), separando de este modo los procedimientos de enmienda, para que ellos sean establecidos en otros documentos apropiados como el MIA o el MIO cuando dichos procedimientos conciernen a la CAA, y en los manuales del explotador cuando dichos procedimientos conciernen al explotador.</p>	
119.290	<p>Solicitud de Requisitos para solicitar una reconsideración de enmienda de las OpSpecs</p> <p>(a) El siguiente procedimiento será seguido para solicitar una reconsideración de enmienda de las OpSpecs realizada por la AAC:</p> <p>(1) (a) Cuando el explotador ha recibido una notificación sobre una enmienda, puede plantear una reconsideración sobre la determinación tomada por la CAA, siempre que el explotador debe solicitar la haga una solicitud de reconsideración dentro de los 30 días de la fecha en que recibe la notificación que deniega la enmienda de sus OpSpecs; o, de la fecha en que recibe una notificación de enmienda iniciada por la AAC, en cualquier circunstancia que aplique.</p> <p>(2) el explotador debe dirigir su petición a la AAC.</p> <p>(3) (b) Una petición de reconsideración presentada por el explotador dentro de</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>Por lo expuesto en los comentarios anteriores, relacionados con la enmienda de las OpSpecs, el CT no recomienda la modificación de esta sección</p> <p>Comentario del grupo de expertos:</p> <p>El grupo de expertos, manteniendo el mismo argumento del artículo anterior, propone que se debe mantener la redacción actual.</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>los 30 días de la fecha de notificación, suspende la entrada en vigor de cualquier enmienda emitida por la AAC, a menos que determine la existencia de una emergencia o urgencia que requiere acción inmediata para la seguridad del transporte aéreo comercial.</p> <p>(4) (c) Si la Una petición de reconsideración no es presentada dentro después de 30 días de la fecha de notificación implicará, si el solicitante así lo desea, efectuar nuevamente una solicitud de enmienda de las OpSpecs de acuerdo a lo establecido en, se debe aplicar los procedimientos de la Sección 119.285 de este capítulo.</p> <p><u>Sustento de la Observación:</u> Igual que en los casos anteriores, se propone los cambios de esta sección para plantearla en términos de requisitos en lugar de hacerlo en términos de procedimientos.</p>	
119.315	<p>Obtención de una autorización de desviación para realizar una operación de emergencia</p> <p><u>Sustento de la Observación:</u> Debería definirse el término de “Desviación” en el Capítulo A en este Capítulo, o en esta Sección, para que la norma sea más clara</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>El CT considera apropiado el análisis de la observación.</p> <p>Comentarios del grupo de expertos:</p> <p>El grupo de expertos entiende oportuna la observación del Experto, y propone la siguiente definición:</p> <p>Desviación: Se refiere a una acción que permite a una persona o a una organización, ya sea, desviarse de una reglamentación específica o cumplir con</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
		disposiciones, condiciones o limitaciones alternas especiales. Cuando una norma contiene frases tales como: "salvo que la AAC haya aprobado de manera específica la operación,...."; "a menos que de manera diferente sea autorizado por la AAC" ; "la AAC puede....." ; "si la AAC encuentra...." ; " la AAC puede autorizar..." ; "la AAC permite una desviación....." ; "no obstante la AAC puede emitir especificaciones para las operaciones....."; u otras palabras similares, la flexibilidad de la reglamentación es referida como una "desviación".
119.330	<p>Operación reciente Continuidad de las operaciones autorizadas</p> <p>(a) Para que un explotador pueda conducir mantener los privilegios de una clase de operación autorizada en sus OpSpecs según el LAR 121 o 135, debe haber conducido esa clase de operación dentro de no deberá suspender sus operaciones más de:</p> <p>(1) 60 días para operaciones regulares; y</p> <p>(2) 90 días para operaciones no regulares.</p> <p>(b) Si un explotador no conduce deja de conducir una clase de operación para la cual está autorizado por sus OpSpecs dentro del número de días calendario más allá de los períodos máximos especificados en el Párrafo (a) de esta sección, no podrá conducir esta clase de operación a menos que:</p> <p>(1) notifique a la AAC por lo menos 15 días calendario antes de reanudar esa clase de operación; y</p> <p>(2) esté disponible y accesible</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>El término "reciente", es un término que es utilizado en el Anexo 6 Parte I, p. ej., experiencia reciente, sin embargo, el CT considera apropiado el análisis de las observaciones realizadas a esta sección.</p> <p>Comentarios del grupo de expertos :</p> <p>El grupo de expertos entiende oportuna la nueva redacción que propone el experto. Esta nueva redacción es más clara que la original. Además el sustento emitido por el Estado que realizó el comentario es claro y se ajusta al objetivo del artículo que es el de asegurar la continuidad de las operaciones.</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>durante el período indicado en el párrafo anterior, en el evento que la AAC decida realizar una inspección completa para determinar si el explotador permanece adecuadamente equipado y está apto para conducir una operación segura.</p> <p><u>Sustento de la Observación:</u> El título y la redacción de esta sección requieren ser cambiados para que el requisito establecido sea más claro en correspondencia con el objetivo del mismo que es de asegurar la continuidad de las operaciones autorizadas. Se propone los cambios indicados.</p>	
119.335	<p>Personal directivo requerido para operaciones conducidas según el LAR 121</p> <p>Como Personal Directivo, se considera siempre a todos los de rango de “Gerentes”, o “Directores”; por lo tanto se propone retirar la indicación de los directivos nombrados en la Sección 119.335 (a) (5), (6) y (7) (Jefe de Pilotos, Instrucción e Inspectores de MNT); los cuales no tienen ese rango, pues dependen directamente y administrativamente de los niveles gerenciales de operaciones y mantenimiento.</p> <p>Este personal debería corresponder al segmento del personal “Técnico Operacional”; el cual para ejercer sus funciones, es necesario que posean una Licencia vigente de Piloto (PTLA), o de Ingeniero Aeronáutico; o en su efecto haberla poseído.</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>Luego de un intenso debate acerca de esta sección, la RPEO/1 convino en reemplazar el puesto de “Director o gerente general” por el de “Directivo responsable ante la AAC”, considerando que esta persona, además de proveer los recursos para llevar a cabo las operaciones, es el responsable ante la AAC, del cumplimiento de las reglamentaciones por parte del personal de su empresa.</p> <p>Igualmente, la RPEO/1 consideró apropiado aceptar las propuestas para que los puestos de Asesor de prevención de accidentes y seguridad de vuelo y Gerente o responsable de calidad ya no sean requeridos por la reglamentación y solamente dejar como cargo reglamentado el de Gerente o responsable del Sistema de gestión de seguridad operacional.</p> <p>Con respecto a la propuesta de un Estado, de incluir el título de ingeniero aeronáutico para optar al cargo de gerente de operaciones de vuelo, la</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
		<p>RPEO/1 consideró apropiado dejar establecido en este informe, que dicho título no debería ser considerado para ese puesto en virtud que un ingeniero aeronáutico no dispone de la experiencia en la línea de vuelo necesaria para dicho cargo, a menos que sea piloto y cumpla con todos los requisitos establecidos para el puesto de gerente de operaciones.</p> <p>La razón principal por la que la RPEO/1 tomó la decisión de mantener la estructura original relacionada con el personal directivo, fue por considerar que el término personal directivo, no solo engloba a los gerentes o directores, sino también al personal supervisor responsable de establecer, administrar y mantener las normas operacionales, que, en caso de operaciones corresponden además al jefe de pilotos y al jefe de instrucción.</p> <p>Comentario del grupo de expertos :</p> <p>Luego de discutir el tema, el grupo de expertos entiende que debe mantenerse la redacción actual, el artículo fue ampliamente discutido en la RPEO/1. Además se comparte ampliamente los fundamentos expuestos por el Comité Técnico en el presente trabajo.</p>
119.340	<p>Calificación del personal directivo para operaciones conducidas según el LAR 121</p> <p>Considerando los sistemas de administración y gerenciamiento moderno, y lo establecido en la Sección 119.340 (a) (1), (2) y (3) “Calificación del Personal Directivo”; puede ser muy difícil para una AAC, exigir requisitos en los niveles gerenciales; tales como la</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>La RPEO/1, después de tomar nota sobre las calificaciones del personal directivo para las operaciones conducidas según el LAR 121, convino en aceptar el texto original de esta sección con ligeras modificaciones, exceptuando los requisitos de calificación del director o gerente de mantenimiento establecidos en el</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>posesión de una Licencia (PTLA). Ante este grado de dificultad, y en la imposibilidad de que la AAC “recomiende requisitos”; se propone un párrafo amplio de requisitos para este personal gerencial (Operaciones, Mantenimiento y Seguridad Operacional); según siguiente modelo:</p> <p><i>“La empresa aérea debe contar con Personal Directivo, de comprobada competencia en administración y capacidad directiva; asimismo una apropiada calificación técnico-operacional en aviación, que trabaje durante un número suficiente de horas que le permita cumplir todas las funciones de gestión de acuerdo con el tamaño y alcance de la empresa, y que preste servicio en los siguientes puestos o sus equivalentes”:</i></p> <p>(i) Gerente o Director de Operaciones; (ii) Gerente o Director de Seguridad Operacional; y (iii) Gerente o Director de Mantenimiento.</p>	<p>Párrafo (c) y del Jefe de inspectores de mantenimiento prescritos en el Párrafo (d), por considerar que estos requisitos deberán ser analizados por los miembros del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad en coordinación con el miembro AIR del Comité Técnico.</p> <p>El contenido de esta sección fue ampliamente discutido por la RPEO/1, la cual, después de un intenso debate, convino en mantener los requisitos del gerente de operaciones y del jefe de pilotos de acuerdo a la propuesta original, así mismo convino, que los requisitos correspondientes al personal de mantenimiento sean analizados por el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad.</p> <p>Comentario del grupo de expertos :</p> <p>Luego de discutir el tema el grupo de expertos entiende que debe mantenerse la redacción actual, el artículo fue ampliamente discutido en la RPEO/1. Además se comparte ampliamente los fundamentos expuestos por el Comité Técnico en el presente trabajo.</p>
121.340	<p>Calificaciones del personal directivo para operaciones conducidas según el LAR 121</p> <p>(a) Para servir como director o gerente de operaciones según la Sección 119.335 (a) de este reglamento, una persona debe:</p> <p>(1) poseer una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTLA);</p> <p>(2) tener al menos 3 años de experiencia como gerente o como supervisor dentro de los</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>El CT considera apropiado el análisis de la observación para determinar si conviene o no incorporar en los Párrafos (a) y (a) (3) de la Sección 121.340, el término “o gerente”</p> <p>Comentarios del grupo de expertos :</p> <p>El grupo luego de analizar la propuesta del Estado entiende apropiado agregar la palabra “gerente” en los Párrafos (a) y (a) (3) de la Sección 121.340.</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>últimos 6 años, en una posición en la que ejerció el control operacional sobre cualquier operación conducida con aviones grandes según el LAR 121 o, si el explotador utiliza aviones grandes y pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida, ya sea en aviones grandes o en aviones pequeños; y</p> <p>(3) en el caso de una persona que llega a ser director o gerente de operaciones:</p>	
119.350	<p>Calificaciones del personal directivo para operaciones conducidas según el LAR 135</p> <p>(a) Para servir como director o gerente de operaciones según la Sección 119.345 (a), de un explotador que conduce cualquier operación en la cual se requiere que el piloto al mando posea una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTLA) una persona debe:</p> <p>(1) poseer una licencia PTLA y una de las siguientes calificaciones:</p> <p>(i) tener por lo menos 3 años de experiencia como director o supervisor en una posición en la cual ejerció control operacional sobre cualquier operación conducida según el LAR 121 o 135; o</p> <p>(ii) en el caso de una persona que llega a ser director o gerente de operaciones:</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>El CT considera apropiado el análisis de la observación para determinar si conviene o no incorporar en los Párrafos (a) y (a) (1) (ii) de la Sección 119.350, el término “o gerente”</p> <p>Comentario del grupo de expertos :</p> <p>El grupo de expertos considera apropiada la observación, y entiende conviene añadir en los Párrafos (a) y (a) (1) (ii) de la Sección 119.350, el término “o gerente”</p>

-21-

- FIN -