

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL**

SEGUNDA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE OPERACIONES
(Lima, Perú, 03 al 08 de marzo de 2008)

TAREA RPEO-13/13 – Revisión del los comentarios remitidos por los Estados al LAR 119
Tercera ronda de consulta – 26-nov-2007

Resumen

Esta tarea proporciona información necesaria para realizar el análisis de las propuestas de mejora al LAR 119 que fueron originadas en la Tercera ronda de consulta a los Estados según la nueva estrategia de desarrollo, adopción y armonización de las LAR. Los resultados de este análisis serán presentados a través de una nota de estudio en la Segunda Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/2) para su aceptación o denegación.

Referencias

- Informe de la RPEO/1
- Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- Reglamentos 119 de los Estados del SRVSOP o equivalentes.
- Parte 119 del Título 14 CFR de los Estados Unidos.
- OPS 1 de EASA.

Expertos a cargo de la tarea

Relator: Sr. Jorge Álvarez

Expertos: Sr. Abel Síntora, Sr. Fidel Guitarra y Sr. Pedro Chung.

Fecha límite para entregar la tarea

Los expertos asignados a esta tarea deberán entregar el resultado de la misma al Comité Técnico, vía correo electrónico, **no más tarde del 13 de febrero de 2008.**

1. Introducción

1.1 El Reglamento **LAR 119** fue desarrollado durante los meses de enero y febrero del año 2007 y fue circulado al Panel de expertos de operaciones bajo el marco de la primera ronda de consulta de la estrategia anterior de adopción de los LAR, del 08 al 30 de marzo del mismo año.

1.2 Durante la primera ronda de consulta, el Comité Técnico recibió muy pocos comentarios del LAR 119 de parte de los miembros del Panel de Expertos de Operaciones. Los expertos que

remitieron comentarios fueron los señores Abel Síntora de Argentina, Jorge Álvarez de Uruguay, Héber Bertot de Cuba y Leonardo Mendoza de Bolivia. Todos los comentarios fueron analizados y aquellos que el Comité Técnico consideró apropiados fueron incorporados al texto del documento.

1.3 Así mismo, el LAR 119 fue remitido a las Administraciones de Aviación Civil bajo el marco de la segunda ronda de consulta de la estrategia anterior de adopción de los LAR, del 13 de abril al 11 de mayo de 2007.

1.4 **Argentina, Brasil, Cuba y Panamá**, no respondieron a la consulta mencionada, mientras que **Bolivia, Ecuador, Paraguay y Uruguay** manifestaron no tener observaciones y estar de acuerdo con el contenido del LAR 119.

1.5 Por su parte **Venezuela**, mediante oficio DINAC PRE-ORAC-1565-07 del 10 de mayo de 2007 solicitó una prórroga de 30 días para realizar un análisis más profundo del documento, manifestando que existían diferencias con su reglamento, luego del plazo establecido, Venezuela informó la desaprobación parcial del LAR 119, emitiendo comentarios respecto a 15 secciones, así mismo **Chile y Perú** remitieron varios comentarios sobre el documento señalado.

1.6 Una vez que la nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR fue aprobada por la JG/16, el Comité Técnico (CT) remitió las tareas LAR 119 a los miembros del Panel de Expertos de Operaciones, en preparación de la RPEO/1.

1.7 Las tareas del LAR 119 referidas, fueron estructuradas tomando en cuenta todos los comentarios remitidos por **Chile, Perú y Venezuela** en la Segunda ronda de consulta de la estrategia anterior y cada una de las secciones de dicho reglamento.

1.8 En base a las tareas asignadas, los miembros del Panel de Expertos de Operaciones desarrollaron las Notas de Estudio correspondientes, las mismas que fueron circuladas para comentarios de dicho Panel, antes de la RPEO/1.

1.9 Del 19 al 23 de noviembre, en Lima, Perú, se llevó a cabo la Primera Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/1), en la que el Panel, mediante **Conclusión RPEO 1/02**, aceptó el contenido del LAR 119, después de realizar un análisis detallado de cada comentario enviado por Chile, Perú y Venezuela y de cada sección del LAR mencionado.

1.10 A fin de cumplir con la nueva estrategia aprobada, mediante comunicación SA 5964 de fecha 26 de noviembre de 2007, el Sr. Coordinador General del Sistema, remitió para aceptación de las Administraciones de Aviación Civil de los Estados del SRVSOP, el Reglamento LAR 119.

1.11 A la luz de la Tercera ronda de consulta dirigida a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados del SRVSOP, **Chile y Perú** han originado nuevos comentarios, en consecuencia, el CT ha procedido a elaborar la presente tarea para que dichos comentarios sean analizados por un grupo de trabajo, el que deberá producir la correspondiente Nota de Estudio, cuyos resultados serán evaluados en la RPEO/2, antes que el Reglamento LAR 119 sea aprobado en la **JG/18**.

2. Definición del problema

2.1 En el Apéndice A a esta tarea se detalla los comentarios de los Estados remitidos en la Tercera ronda de consulta (26-nov-2007), los cuales deberán ser analizados por parte de los expertos nombrados para esta tarea, a fin de que propongan, ya sea enmendar o mantener el texto original de dichas secciones, las cuales serán evaluadas y de ser pertinente aceptadas por la Segunda Reunión del Panel de Expertos de Operaciones.

2.2 Así mismo, en el mismo Apéndice A, el Comité Técnico ha incluido sus comentarios con el propósito de dar a conocer sus puntos de vista respecto a las propuestas remitidas por los Estados y para orientar el trabajo de los expertos.

3. Actividades y resultado de la tarea

3.1 Para realizar esta tarea será necesario un estudio del material de referencia mencionado en el resumen de este documento, tomando en consideración principalmente:

- ✓ el informe de la RPEO/1;
- ✓ las normas y métodos recomendados internacionales (SARPS) del Anexo 6 Partes I, II y III; y
- ✓ los reglamentos nacionales de los Estados del SRVSOP, equivalentes al LAR 119.

3.2 El desarrollo de esta tarea deberá producir el primer borrador de la **Nota de Estudio 15 (RPEO/2-NE/15)**, estableciéndose como **fecha límite el 13 de febrero de 2008**. La nota de estudio referida deberá contener los resultados de los estudios realizados y una propuesta concreta sobre la enmienda o no del texto actual de las Secciones del LAR 119 que han sido objeto de comentarios por parte de **Chile y Perú**.

3.3 La Nota de Estudio deberá estar estructurada con dos adjuntos. En el Adjunto A se incluirán los comentarios de los Estados y el análisis de los expertos con sus propuestas. En el Adjunto B se incluirá el LAR 119 de modo que el **texto que ha de suprimirse aparezca tachado**, mientras que el **texto nuevo aparezca sombreado de color gris**.

3.4 La propuesta formulada será analizada y evaluada por todos los miembros del Panel de Expertos de Operaciones del SRVSOP **del 18 al 22 de febrero de 2008**, utilizando los recursos del correo electrónico. Durante este período, los expertos designados deberán revisar y enmendar la nota con los comentarios recibidos.

3.5 La versión final de la nota de estudio será presentada por el relator del grupo de tarea en la **Segunda Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/2)** a llevarse a cabo **del 03 al 08 de marzo de 2008** en la ciudad de Lima, Perú.

3.6 El desarrollo de esta tarea deberá tomar en cuenta el principio de lenguaje claro y las instrucciones del Manual para los redactores de las LARs.

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
	<i>financiarse y realizarse con arreglo al nivel que exige la AAC”.</i>	<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>
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>
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</p>	<p>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>El CT considera apropiado el análisis de la observación realizada a esta sección.</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>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 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>	
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>
119.205	<p>Aplicación Alcance</p> <p>(a) Este capítulo establece:</p> <p>(1) los requisitos de certificación,</p> <p>(2) el contenido de las OpSpecs; y</p> <p>(3) los requisitos del personal</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</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>directivo de los explotadores que operan según los LAR 121 y 135.</p> <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>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>
119.225	<p>Requisitos financieros, económicos y jurídicos</p> <p>(a) Cada solicitante de un AOC 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.</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>(b) 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, 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.</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
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>
119.280	<p>Procedimiento de enmienda de las OpSpecs iniciada por la AAC</p> <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>Comentarios del Comité Técnico</p> <p>Un procedimiento si puede ser descrito 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</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<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 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</p>	<p>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 área.</p> <p>Las enmiendas de las autorizaciones, condiciones y limitaciones emitidas a un explotador deberían tener un tratamiento especial, por ser críticas para las operaciones.</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> <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>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>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>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 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>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
		<p>1) se alcance el último nivel asignado o la altitud mínima de vuelo; o</p> <p>2) se regule el transpondedor en el código 7600; o</p> <p>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> <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 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</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
		<p>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>
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 style="margin-left: 40px;">(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,</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>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>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 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>	

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<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 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 conciernan a la CAA, y en los manuales del explotador cuando dichos procedimientos conciernan 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>(+) (a) Cuando el explotador ha recibido una notificación sobre una enmienda, puede plantear una reconsideración sobre la</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>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>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 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</p>	

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	plantearla en términos de requisitos en lugar de hacerlo en términos de procedimientos.	
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>
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 durante el período indicado en</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>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p>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>
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 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</i></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 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</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
	<p><i>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>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>
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 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>	<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>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos		
Sección	Comentarios de los Estados	Comentarios
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>