

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

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

**TERCERA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE OPERACIONES**  
(Lima, Perú, 09 al 13 de junio de 2008)

**TAREA RPEO-3/1 – Revisión de las secciones del Capítulo A y de los Apéndices A, B y C de la  
Parte I del LAR 91**

**Resumen**

Esta tarea proporciona información para realizar el análisis del contenido de las secciones del Capítulo A y de los Apéndices A, B y C de la Parte I del LAR 91.

**Referencias**

- Propuesta del Reglamento LAR 91 Partes I y II.
- Anexos 2 y 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- Propuesta de enmienda relativa a la modernización del Anexo 6 Parte II.
- Reglamentos 91 de los Estados del SRVSOP o equivalentes.
- Parte 91 del Título 14 CFR de los Estados Unidos.
- OPS 1 de EASA.

**Experto a cargo de la tarea**

Sr. Héber Bertot

**Fecha límite para entregar la tarea**

El experto asignado a esta tarea deberá entregar el resultado de la misma al Comité Técnico, vía correo electrónico, **no más tarde del 16 de mayo de 2008.**

**1. Introducción**

1.1 De conformidad con el plan de actividades del SRVSOP para el año 2008, el Comité Técnico (CT) encargó a un grupo de trabajo el desarrollo de la estructura del LAR 91 en la semana comprendida del 14 al 18 de enero del año en curso. El grupo mencionado estuvo conformado por dos especialistas de operaciones de Argentina y Perú respectivamente y por un experto de aeronavegabilidad de ACSA.

1.2 A la luz de la nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, la propuesta de la estructura mencionada fue circulada en su primera ronda de consulta a los miembros del Panel de Expertos de Operaciones (PEO), del 24 de enero al 15 de febrero de 2008.

1.3 Siguiendo con el cronograma de trabajo del LAR 91, del 10 de marzo al 18 de abril de 2008, un grupo de expertos del PEO desarrolló el contenido del primer borrador de la propuesta del reglamento señalado.

1.4 Una vez que el CT ha revisado la propuesta del LAR 91, en esta oportunidad tiene a bien remitir, bajo el marco de la segunda ronda de consulta, la tarea asignada a cada miembro del PEO.

## 2. Definición del problema

2.1 En algunas auditorías que la OACI llevó a cabo a los Estados contratantes de Centroamérica según el programa USOAP, se evidenció falta de cumplimiento de las normas y métodos recomendados dimanantes del Anexo 6, Parte II y Parte III, Sección III.

2.2 Por otro lado, en los años 2005 y 2006, la Comisión de Aeronavegación de la OACI concluyó un examen exhaustivo del Anexo 6, Parte II, con la intención de modernizar las disposiciones para reflejar los cambios importantes de la aviación general desde la preparación inicial de dicho Anexo.

2.3 La Comisión consideró que la nueva dinámica de la aviación general se expresaba en el uso creciente de aviones grandes de reacción de tecnología avanzada en las operaciones de la aviación general internacional.

2.4 La Comisión también avaló el criterio establecido durante la preparación inicial del Anexo 6 Parte II y Parte III, Sección III, según el cual el propietario y el piloto al mando deben asumir la responsabilidad de la seguridad operacional de los vuelos no comerciales que no están abiertos al público en general.

2.5 En las operaciones de aviación general no es necesario que las normas y métodos recomendados sean prescriptivos como los del Anexo 6, Parte I, debido a la responsabilidad inherente al propietario y al piloto al mando.

2.6 El Estado no tiene el equivalente de una "obligación de actuar con diligencia" para proteger a los ocupantes como la tiene respecto de los clientes que pagan un boleto en las operaciones comerciales.

2.7 La Comisión aprobó el criterio sobre el nivel de seguridad operacional, según el cual las normas y métodos recomendados del Anexo 6, Parte II, deben proteger los intereses de terceros. Por lo tanto, convino en que las disposiciones básicas del Anexo 6, Parte II, se sigan aplicando a todas las operaciones de la aviación general, pero actualizadas para reflejar las tecnologías y procedimientos operacionales actuales y el uso de sistemas de gestión de la seguridad operacional cuando sea pertinente.

2.8 La Comisión también consideró que debían incluirse disposiciones adicionales para operaciones mayores y más complejas, y para todas las operaciones de la aviación general que utilizan aviones a reacción. Al respecto, la Comisión decidió agregar una sección adicional que se aplica a este sector de la aviación general.

2.9 En cuanto a las operaciones con aviones grandes y turborreactores, se concluyó que su complejidad justifica disposiciones que se apliquen **al explotador**, si bien en la preparación inicial del Anexo 6, Parte II, las disposiciones se aplicaban al propietario y al piloto al mando.

2.10 Un examen de los antecedentes de seguridad operacional de este sector de la aviación general reveló que el principio de responsabilidad individual del explotador y las mejores prácticas de la industria han sido eficaces dado que dichos antecedentes son excelentes y equivalentes, en lo esencial, a los del transporte aéreo regular que rige el Anexo 6, Parte I.

2.11 La Comisión también habló de la necesidad de un enfoque moderno para la elaboración de reglamentos a través de la aplicación de normas "basadas en la eficacia". Al momento se está considerando un enfoque de esta índole para otros Anexos, incluido el Anexo 6, Parte III.

2.12 Las normas basadas en la eficacia son posibles mediante el uso de "mejores prácticas" de la industria y la Comisión aprobó que se hiciera referencia a códigos aceptables al preparar el Anexo 6, Parte II, actualizado.

2.13 Teniendo en mente lo anterior, el grupo de expertos que participó en el diseño y desarrollo de la propuesta del LAR 91, consideró necesario estructurar dicho reglamento en las siguientes partes:

a) La **Parte I – Aeronaves**, que incluirá:

- ✓ las reglas de vuelo del Anexo 2 (Capítulos A a C); y
- ✓ las especificaciones de operación (Capítulos D a M) que se encuentran establecidas en las Secciones 1 y 2 de la propuesta de modernización de la Parte II del Anexo 6, así como de aquellas establecidas en las otras partes del Anexo 6 mencionado;

1) Las reglas de vuelo de los Capítulos A, B y C de la Parte I se aplicarán a:

- ✓ las operaciones de la aviación general que se efectúen con cualquier aeronave civil dentro del territorio nacional;
- ✓ las personas que estén a bordo de una aeronave civil operada según esta parte y reglamento;
- ✓ las aeronaves de un explotador de servicios aéreos que además deberán cumplir con los requisitos específicos establecidos en los LAR de operaciones, tales como el 121 y 135;
- ✓ las aeronaves de explotadores extranjeros que operen en territorio nacional, que además deberán cumplir con el reglamento de operación aplicable; y
- ✓ las aeronaves que se utilicen en trabajos aéreos, que también deberán cumplir con sus reglamentos de operación específicos.

2) Los requisitos de operación de los Capítulos D a M de la Parte I, además de las reglas de vuelo de los Capítulos A a C, se aplicarán a:

- ✓ todas las aeronaves (aviones y helicópteros), excepto cuando los mismos estén establecidos en los LAR de operaciones específicos tales como el LAR 121 y 135, en cuyo caso se aplicarán éstos últimos.

b) La **Parte II – Aviones grandes y turborreactores**, que incluirá:

- ✓ las especificaciones de operación que se encuentran establecidas en la Sección 3 de la propuesta de modernización de la Parte II del Anexo 6, así como de aquellas establecidas en las otras partes del Anexo 6 mencionado.

1) Los requisitos de operación de los capítulos de la Parte II, además de las reglas de vuelo y de operación de la Parte I, se aplicarán a los siguientes tipos de aviones cuando estos no sean operados según el LAR 121 o 135:

- ✓ turborreactores con uno o más motores;
- ✓ turbohélices y alternativos multimotores con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o
- ✓ turbohélices y alternativos multimotores con un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5 700 kg.

2.14 En conclusión, la tarea consistirá en analizar la propuesta del contenido de los capítulos y apéndices asignados, tomando en consideración la estructura acordada por el grupo de trabajo y las disposiciones de los Anexos 2 y 6 al Convenio de Chicago.

### 3. **Asignación de la tarea**

3.1 A continuación se detallan las secciones correspondientes al Capítulo A y los Apéndices A, B y C de la Parte I del Reglamento LAR 91, cuyos contenidos deberán ser analizados por parte del experto nombrado para esta tarea, a fin de que proponga su aceptación o las enmiendas correspondientes, las cuales serán evaluadas y de ser pertinentes aceptadas por la Tercera Reunión del Panel de Expertos de Operaciones.

<b>LAR 91 – Reglas de vuelo y de operación general</b>		
<b>Parte I - Aeronaves</b>		
<b>Capítulos</b>	<b>Título de los capítulos</b>	<b>Secciones asignadas</b>
<b>A</b>	Generalidades	Todas las secciones de este capítulo

Apéndice	Título del apéndice	
A	Mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes	
B	Señales	
C	Luces que deben ostentar los aviones	

#### 4. Actividades y resultado de la tarea

4.1 Para realizar esta tarea será necesario un estudio del material de referencia mencionado en el resumen de este documento, además se deberá utilizar los siguientes criterios:

- a) verificar que el texto cumple con las normas y métodos recomendados de los Anexos 2 y 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
- b) verificar que se observen los principios de lenguaje claro;
- c) verificar si las propuestas de modificación están debidamente sustentadas o argumentadas para ser admitidas como una oportunidad de mejora;
- d) garantizar la armonización mundial y regional; y
- e) verificar que se cumpla con las instrucciones del manual para los redactores de las LAR.

4.2 El desarrollo de esta tarea deberá producir el primer borrador de la **Nota de Estudio 03 (RPEO/3-NE/03)**, estableciéndose como **fecha límite el 16 de mayo de 2008**. La nota de estudio referida deberá contener los resultados de los estudios realizados y una propuesta concreta, ya sea, de la aceptación o de la enmienda del texto de cada una de las secciones del Capítulo A y del contenido de los Apéndices A, B y C de la Parte I del Reglamento LAR 91.

4.3 El análisis de los capítulos se realizará en el **Adjunto A**, mientras que las propuestas de enmienda en las que el texto que ha de suprimirse aparezca tachado y el texto nuevo se presente sombreado, se incluirán en el **Adjunto B**, de igual manera, el análisis de los apéndices se incluirá en el **Adjunto C**, mientras que las enmiendas a dichos apéndices se presentarán en el **Adjunto D**.

4.4 El CT ha establecido la utilización de tablas en el **Adjunto A** para el análisis de las enmiendas de los capítulos del LAR 91, a fin de estandarizar y tener una mejor comprensión de lo que se propone incluir o eliminar con respecto a las propuestas originales.

4.5 Por lo manifestado en el párrafo anterior, en las dos columnas izquierdas del **Adjunto A**, destinadas al análisis de las propuestas de enmienda de los capítulos del LAR 91, se insertarán la numeración y los textos completos de las secciones de los capítulos asignados, mientras que en la columna derecha correspondiente, se describirán los argumentos técnicos y la propuesta concreta de la enmienda solicitada. Para las secciones que no se propone una enmienda, en la columna de la derecha correspondiente, se anotará la frase: **Sin comentarios**.

4.6 La frase “**Sin comentarios**” significará que el experto ha revisado el texto de una sección o apéndice y no ha encontrado ninguna observación y por lo tanto propone al Panel de Expertos de Operaciones su aceptación.

4.7 La propuesta formulada será analizada y evaluada por el Panel de Expertos de Operaciones del SRVSOP **desde el 19 al 30 de mayo de 2008**, utilizando los recursos del correo electrónico. Durante este período, el experto designado deberá revisar y enmendar la nota de estudio con los comentarios recibidos, de ser pertinentes.

4.8 La versión final de la nota de estudio será presentada por el experto designado en la **Tercera Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/3)** a llevarse a cabo **del 09 al 13 de junio de 2008** en la ciudad de Lima, Perú.