

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**PROYECTO REGIONAL RLA/99/901
SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL**

**SEGUNDA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE ESTRUCTURA DE LAS LAR
(Lima, Perú, 02 al 03 de marzo de 2009)**

Asunto 3: **Revisión de la estructura de las LAR**

- a) **Revisión del mapa reglamentario de las LAR para incorporar reglamentos adicionales en el Conjunto LAR OPS**

(Nota presentada por el Comité Técnico)

Resumen

Esta nota de estudio presenta al Panel de Expertos de Estructura de las LAR una propuesta para incluir nuevos reglamentos que permitan completar el Conjunto LAR OPS.

1. Antecedentes

1.1 Con el propósito de establecer un mapa reglamentario que sirva de guía en el desarrollo de los LAR, del 04 al 06 de diciembre de 2006, en la ciudad de Lima, Perú, se llevó a cabo la Primera Reunión del Panel de Expertos de Estructura de las LAR (RPEE/1).

1.2 En la Reunión referida, el Panel de Expertos de Estructura de las LAR, luego de analizar la propuesta del mapa reglamentario, convino en que el Coordinador General del Sistema proceda con los trámites establecidos por la Junta General del SRVSOP para la aprobación de la estructura de las LAR, la misma que fue incluida como Adjunto A al Asunto 3 del informe de dicha Reunión.

1.3 La estructura de las LAR fue aprobada en la Décimo Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/16) (Santa Cruz de la Sierra, 27 de julio de 2007), mediante la Conclusión JG/16-02. Dicha estructura estuvo conformada por los siguientes conjuntos: LAR GEN, LAR PEL, LAR OPS y LAR AIR. Así mismo, en la estructura señalada, se dejó la posibilidad de incluir reglamentos en los Conjuntos LAR AGA y LAR ATM en una Segunda fase de desarrollo de las LAR.

1.4 En lo pertinente al Conjunto LAR OPS, la Reunión aprobó el desarrollo de los siguientes reglamentos:

- ✓ LAR 91 – *Reglas de vuelo y operación general*
- ✓ LAR 119 – *Certificación de explotadores de servicios aéreos*
- ✓ LAR 121 – *Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares.* Este reglamento se aplica a aviones de más de 19 asientos de pasajeros o de más de 5 700 kg de peso (masa) máximo certificado de despegue (MCTW) y a todos los turborreactores que se utilizan en operaciones regulares.
- ✓ LAR 135 - *Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares.* Este reglamento se aplica a aviones de 19 asientos de pasajeros o menos o de 5 700 kg de peso (masa) máximo certificado de despegue (MCTW) o menos y a todos los helicópteros.

2. Análisis del problema

2.1 Bajo el Asunto 5 de la agenda de la RPEE/1 – *Otros asuntos*, la Reunión comentó sobre la conveniencia de incluir nuevos reglamentos dentro del Conjunto LAR OPS que permitan reglamentar otros tipos de operaciones, tales como: Operación de globos cautivos, cohetes no tripulados y globos libres no tripulados; Operación de vehículos ultralivianos; Saltos en paracaídas; Operaciones de la aviación corporativa; Operaciones de explotadores extranjeros; Operaciones de helicópteros con carga externa y Operaciones con aeronaves de uso agrícola.

2.2 Sin embargo, es recomendable que antes de decidir sobre la creación de reglamentaciones aeronáuticas adicionales, se determine y justifique claramente la necesidad de la existencia de las mismas, evitando a toda costa incorporar reglamentos con la única consideración de que otro Estado así lo ha hecho.

2.3 Otra consideración importante para decidir sobre el mapa reglamentario de las LAR, es reconocer que el Sistema Regional busca evitar la duplicación de esfuerzos y compartir recursos humanos. Por tanto se sugiere tomar en cuenta los siguientes criterios para decidir sobre la incorporación de un nuevo reglamento dentro de la estructura de las LAR.

- a) la reglamentación, certificación y vigilancia de algunas actividades aeronáuticas que podrían ser fácilmente atendidas por los propios Estados no deberían formar parte de la agenda de trabajo del Sistema Regional.
- b) Dar prioridad al desarrollo de reglamentación LAR que produzca el mayor impacto en la seguridad operacional.
- c) Priorizar las actividades aeronáuticas donde se identifiquen los mayores beneficios de un trabajo multinacional.
- d) Dejar claramente justificada la necesidad de reglamentar una actividad específica.

2.4 Sobre el particular, la Reunión acordó desarrollar inicialmente los LAR 91, 119, 121 y 135 durante la Primera fase de elaboración del Conjunto LAR OPS y dejar para una Segunda Fase la redacción de los reglamentos que los Estados del SRVSOP convengan en producir.

3. **Propuesta del Comité Técnico respecto al nuevo reglamento a ser incluido en el Conjunto LAR OPS**

3.1 Considerando que es necesario reglamentar la operación de explotadores extranjeros en los Estados del SRVSOP de una manera normalizada y de acuerdo con las disposiciones del *Capítulo II – Vuelo sobre territorio de Estados contratantes* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en especial de los Artículos *11 – Aplicación de las reglamentaciones aéreas* y *16 – Inspección de aeronaves*, así como, de los Párrafos *3.2 – Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos de un Estado por parte de un explotador extranjero* y *4.2.2 – Supervisión de las operaciones de un explotador extranjero* correspondientes al Anexo 6 Parte I a dicho Convenio, en los Apéndices A y B de esta nota de estudio, se presenta la propuesta para la inclusión de un reglamento para las operaciones de explotadores extranjeros en el Conjunto LAR OPS.

3.2 Con el propósito de mantener coherencia con la nomenclatura de los reglamentos desarrollados dentro del Conjunto LAR OPS y con aquella nomenclatura que utilizan la mayoría de los Estados miembros del SRVSOP, se sugiere la siguiente denominación para el reglamento que el Comité Técnico propone incluir en dicho conjunto:

- ✓ LAR 129 – Operaciones de explotadores extranjeros.

3.3 En la redacción de este reglamento se deberá tener en cuenta los lineamientos establecidos por OACI en el nuevo documento 8335 – *Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* en lo referente a las operaciones de explotadores extranjeros, en especial **la no emisión de especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs)** para este tipo de explotadores.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) analizar esta nota de estudio y sus apéndices y recomendar a la Junta General la incorporación del Reglamento LAR 129 en el Conjunto LAR OPS; y
- b) Tomar nota sobre lo expresado en los Párrafos 2.2 y 2.3 y considerar la inclusión de otros reglamentos en el Conjunto LAR OPS.

Apéndice A

Estructura de las LAR

Capítulo 2: Áreas a reglamentar

El establecimiento de normas para reglamentar una actividad específica en el campo de la aviación responde a la obligación del Estado de garantizar la seguridad del público usuario de algún servicio. Bajo esta óptica cada LAR que se incluye en esta estructura deberá tener una clara justificación de la necesidad de su existencia a fin de mantener siempre una estructura simple y de fácil administración.

A continuación se presentan la justificación de las áreas del quehacer aeronáutico que requieren ser reglamentadas:

1) **Generalidades (LAR GEN).**

Esta área requiere de dos reglamentos principales:

a) Una reglamento que permita guiar y orientar a los usuarios sobre el significado de las definiciones, abreviaturas y símbolos que serán utilizados a lo largo del conjunto de reglamentaciones LAR.

b) Una segunda reglamento que establezca las reglas para la formulación, procesamiento, enmienda o modificación de las LAR, incluyendo los requisitos para la exención de una regla o parte de ella.

2) **Licencias al personal (LAR PEL).**

Esta área requiere ser reglamentada a fin de satisfacer los requisitos correspondientes a la emisión de licencias, habilitaciones y certificados médicos para el personal aeronáutico, así como los requisitos de certificación de los centros de instrucción de aeronáutica civil contemplados en el Anexo 1 al Convenio de Chicago.

3) **Operación de aeronaves (LAR OPS).**

El área de operación de aeronaves responde principalmente a los SARPS establecidos en la Parte I – *Transporte aéreo comercial internacional – Aviones*; Parte II - *Aviación general internacional – Aviones* y Parte III – *Operaciones internacionales – Helicópteros* del Anexo 6 al Convenio de Chicago, en consecuencia

se recomienda que esta área sea reglamentada con las siguientes reglamentos:

a) Un reglamento que prescriba las reglas de vuelo y de operación general para las aeronaves de los Estados participantes del Sistema. Este reglamento cubrirá los requisitos de aplicación general de los SARPS de los siguientes Anexos: Anexo 2 - Reglamento del aire, Anexo 6 - Parte II y Parte III, Sección III y Anexo 11 – Servicios de tránsito aéreo.

b) Un reglamento que establezca los requisitos de certificación para las operaciones a ser contempladas en los reglamentos correspondientes a la Parte I y Parte III Secciones I y II del Anexo 6 al Convenio, en lo concerniente a operaciones de transporte aéreo comercial con aviones grandes, aviones pequeños, y helicópteros.

c) Un reglamento que prescriba los requisitos de operación del Anexo 6, Parte I para aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial;

d) Un reglamento que establezca las reglas para las operaciones de explotadores extranjeros dedicados al transporte aéreo comercial de acuerdo con las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y del Anexo 6 Parte I.

e) Un reglamento que establezca los requisitos de operaciones del Anexo 6, Parte I y Parte III Secciones I y II para aviones pequeños y helicópteros utilizados en transporte aéreo comercial.

4) **Aeronavegabilidad (LAR AIR).**

Considerando que el área de aeronavegabilidad tiene relación directa con los Anexos 6, 7, 8 y 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en lo concerniente a estándares de diseño de aeronaves y partes; requerimiento de medio ambiente; mantenimiento de aeronaves y marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves y, en conocimiento que OACI reconoce que cada Estado contratante debería establecer su

propio requerimiento apropiado de aeronavegabilidad amplio y detallado, o bien seleccionar un requerimiento apropiado de aeronavegabilidad amplio y detallado establecido por otro Estado contratante, es necesario que esta área sea normada por varios reglamentos:

a) Una reglamento donde se establezcan los requerimientos administrativos para la obtención de los certificados de aeronavegabilidad de acuerdo al Anexo 8 al Convenio.

b) Los reglamentos donde se establezcan los requisitos apropiados de aeronavegabilidad de aeronaves del Anexo 8 y 16 al Convenio.

c) Otra reglamento sobre mantenimiento, el cual establecerá los requisitos mínimos de mantenimiento ejecutados en aeronaves y componentes de aeronaves, considerando la necesidad de asegurar la aeronavegabilidad continua de las aeronaves, es decir que las aeronaves sean mantenidas en un estándar que aseguren su operación segura por personas autorizadas a realizar mantenimiento y se realice la certificación de conformidad de mantenimiento después de ejecutar tareas de mantenimiento, reparaciones mayores y alteraciones mayores de acuerdo a lo requerido en el Anexo 6 y el Anexo 8 del Convenio.

d) Una reglamento sobre los requisitos de identificación de aeronaves del Anexo 7 al Convenio; y

e) Un reglamento sobre los requisitos de operación para organizaciones de mantenimiento del Anexo 6 del Convenio.

5) Aeródromos (LAR AGA). Esta área requiere ser reglamentada a fin de satisfacer los requisitos correspondientes a la certificación y operación de aeródromos y helipuertos contemplados en el Anexo 14 al Convenio de Chicago.

6) Gestión de tránsito aéreo (LAR ATM). Los Estados de la Región utilizan extensivamente el Anexo 11, Anexo 2, el PANS/ATM (Doc 4444) y otros documentos y manuales de la OACI para la provisión de servicios de tránsito aéreo. Por otra parte por el momento la OACI no ha incorporado ningún requerimiento para la certificación de los proveedores de

servicios de tránsito aéreo. Un LAR ATM podría ser desarrollado al momento que los SARPS de la OACI incorporen requerimientos de certificación de los proveedores de servicios de tránsito aéreo.

Apéndice B

Propuesta de nuevo reglamento a ser incorporado en el Conjunto LAR OPS

Conjunto LAR OPS	
Reglamentos	Contenido
LAR 91	<p>La EI LAR – 91 – <i>Reglas de vuelo y de operación general</i> prescribirá las reglas generales de aplicación para toda aeronave de los Estados miembros del SRVSOP en lo concerniente al reglamento del aire; equipos, instrumentos y certificados requeridos; operaciones de vuelo especial; mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, requisitos para aeronaves grandes y multimotores propulsadas a turbina; equipo adicional para aeronaves grandes y de categoría transporte; operaciones fuera de los Estados y límites de ruido.</p>
LAR 119	<p>La EI LAR 119 – <i>Certificación de explotadores de servicios aéreos</i> prescribirá:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los requisitos de certificación, que todo explotador debe cumplir para obtener un AOC y las Especificaciones para las operaciones (OpSpecs) bajo las según los LAR 121 y 135; • Los requisitos que afectan a un arrendamiento con tripulación (wet lease) y otros arreglos del transporte aéreo comercial; • Los requisitos para obtener una desviación de la AAC para realizar operaciones bajo un contrato militar y para realizar operaciones de emergencia; y • Los requisitos para el personal de gestión o gerencia para las operaciones a ser conducidas bajo las según los LAR 121 y 135.
LAR 121	<p>La EI LAR 121 – <i>Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales, regulares y no regulares</i> establecerá los requisitos de operación para las operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares con cualquiera de los siguientes tipos de aviones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Operaciones regulares, domésticas e internacionales: <ul style="list-style-type: none"> • Aviones turbo reactores; • aviones turbohélices y alternativos con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o • aviones turbohélices y alternativos con una masa certificada de despegue superior a 5.700 Kg. 2. Operaciones no regulares, domésticas e internacionales: <ul style="list-style-type: none"> • Todos los aviones con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o • Todos los aviones con una masa certificada de despegue superior a 5.700 Kg.
LAR 129	<p>El LAR 129 – <i>Operaciones de explotadores extranjeros</i> establecerá los requisitos que regirán las operaciones de explotadores extranjeros de transporte aéreo comercial en los Estados del SRVSOP.</p>
	<p>La EI LAR 135 – <i>Requisitos de operación: Operaciones domésticas e</i></p>

Conjunto LAR OPS	
Reglamentos	Contenido
LAR 135	<p><i>internacionales, regulares y no regulares</i> establecerá los requisitos para las operaciones regulares y no regulares, con cualquiera de los siguientes tipos de aeronaves:</p> <ol style="list-style-type: none">Operaciones regulares:<ul style="list-style-type: none">aviones turbohélices y alternativos con una configuración de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; oaviones turbohélices y alternativos con una masa máxima certificada de despegue de 5.700 Kg o menos;helicópterosOperaciones no regulares:<ul style="list-style-type: none">Todos los aviones de 19 asientos o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; otodos los aviones con una masa certificada de despegue de 5.700 Kg o menos;helicópteros