



RPEO/7-NE/07
03/10/2012

Proyecto OACI RLA/99/901

Séptima Reunión del Panel de Expertos en Operaciones (Lima, Perú, 15 al 19 de octubre de 2012)

Asunto 5: Otros Asuntos

a) Propuesta de UTAR: Enmienda al Reglamento LAR 119

(Nota de Estudio presentada por la Unidad Técnica de Armonización Regional ANAC - Argentina)

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta la propuesta de actualización a la LAR 119, respecto de errores encontrados en las referencias entre secciones, y errores de redacción.

Referencias

Para la confección de esta Nota de Estudio, se ha utilizado la versión de la LAR 119 publicada en la página web del Sistema Regional.

1. Introducción

1.1. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), consciente que los Estados deben aplicar uniformemente las especificaciones de las normas internacionales, mediante la Resolución A29-3 – *Armonización mundial de la reglamentación*: Insta a los Estados y grupos de Estados que aún no lo han hecho, a tomar medidas positivas con el fin de promover la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales que rigen la aplicación de las normas de la OACI; Insta a los Estados a que, en su aplicación de las normas de la Organización, en la medida de lo posible, utilicen en sus propios reglamentos nacionales el lenguaje preciso de las normas reglamentarias de la OACI y a que busquen la armonización de sus reglamentos nacionales con los de otros Estados respecto a las normas más exigentes que ya tengan en vigor o que pretendan aplicar; Insta a todos los Estados a que respondan a las solicitudes del Consejo de la OACI, de que formulen comentarios y expresen su acuerdo o desacuerdo acerca de las normas propuestas por esta Organización, a fin de evitar que se tomen decisiones basadas en un número reducido de respuestas; y pide al Consejo de la OACI que siga reforzando las normas de la OACI y que estudie la viabilidad de establecer un mecanismo multilateral de seguimiento.

1.2. Los Estados miembros del SRVSOP, por su parte, han reconocido que no puede existir un mecanismo regional de vigilancia de la seguridad operacional sin que exista primero un conjunto armonizado de normas y procedimientos que permitan una capacitación homogénea de los recursos humanos de forma que se puedan conformar núcleos regionales de inspectores para apoyarse entre sí en las labores de vigilancia de la seguridad operacional y reducir los costos asociados a estas labores y al mismo tiempo garantizar el aumento de los niveles de seguridad de las operaciones aéreas en la región.

1.3. Las Reglamentaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR), deben su origen al esfuerzo conjunto de la OACI, al Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo (PNUD) y a los Estados participantes del Sistema, quienes sobre la base del proyecto RLA/95/003 – *Desarrollo del mantenimiento de la* El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) del Proyecto RLA/99/901 implementado a partir del año 2002, se orienta a asegurar el sostenimiento de los logros del proyecto RLA/95/003 mediante el establecimiento de un sistema reglamentario normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la Región y otros aspectos de interés común para los Estados.

1.4. Bajo el Proyecto RLA/99/901, el Comité Técnico del SRVSOP inició el desarrollo del LAR OPS, tomando como guía el Reglamento JAR - OPS 1, publicado por las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA) de la Comunidad Europea, actualmente EASA. En este contexto de desarrollo del sistema reglamentario, al informarse del avance del LAR OPS en la Tercera Reunión de Puntos Focales (Lima, 15 al 17 de Junio 2005) se concluyó pedir al Comité Técnico estudiar una denominación acorde con las reglamentaciones establecidas en los Estados miembros del SRVSOP, para facilitar su utilización como modelo, durante la etapa de armonización.

1.5. Sobre el particular, la Décimo Tercera Reunión de la Junta General (Caracas, 7 de noviembre de 2005), identificó la necesidad de crear una estructura completa de las LAR que sirviera como documento guía y de planificación, de tal manera que los Estados miembros del SRVSOP que están realizando cambios en sus reglamentaciones pueden utilizar la misma denominación. Esta estructura evitará la creación de un modelo completamente diferente al que actualmente tienen la mayoría de los Estados, pero al mismo tiempo estará basada en los principios de lenguaje claro y equilibrio y evitará copiar modelos que responden a otras realidades.

1.6. La Primera Reunión del Panel de Expertos de Estructura de las LAR (RPEE/1), llevada a cabo en Lima, Perú, del 04 al 06 de diciembre de 2006, se acordó la estructura definitiva de las LAR. Dentro del marco de esta estructura, se aprobó el desarrollo del conjunto LAR OPS y dentro de este conjunto, el desarrollo del LAR 119, correspondiente a “Certificación de explotadores de servicios aéreos”. Hasta su aprobación, el LAR 119 siguió el proceso que se detalla a continuación.

- Con fecha 21 de agosto de 2006 se envió a consulta de los Estados, la estructura genérica del LAR 119.
- Siguiendo con los procedimientos establecidos en la nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de las LAR y de acuerdo con al Tercera ronda de consulta, el 28 de noviembre de 2007, se remitió a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros del Sistema, el LAR 119 para su aceptación.
- Producto de la Tercera ronda de consulta a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros del Sistema, se remitieron nuevas propuestas de enmienda al LAR 119, las cuales, fueron evaluadas en la Segunda Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/2), llevada a cabo en Lima, Perú del 03 al 08 de marzo de 2008.
- Finalmente y después de haber sido objeto de seis (6) rondas de consulta, cuatro (4) conforme la estrategia anterior y dos (2) de acuerdo con la nueva estrategia, el LAR 119 será aprobado en la Décimo Octava Reunión Ordinaria de la Junta General.

1.7. Con fecha 15 de diciembre de 2006, el CT remitió al Panel de Expertos de Operaciones la estructura específica del LAR 119. El contenido del Reglamento LAR 119 fue desarrollado por el CT durante los meses de enero y febrero del año 2007 y fue circulado al Panel de Expertos de Operaciones del 8 al 30 de marzo de 2007.

1.8. Del 19 al 23 de noviembre de 2007, en Lima, Perú, se llevó a cabo la *Primera Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/1)*, en la que el Panel analizó y aceptó los textos originales y de enmienda del LAR 119.

2. **Análisis**

2.1 De la lectura de los textos del Reglamento Aeronáutico Latinoamericano, se han encontrado errores de redacción en cuanto a referencias dentro de la propia reglamentación, y de fechas de aplicación de determinados requisitos, que deben ser corregidos a fin de facilitar su interpretación por parte de los usuarios, y la tarea de armonización / adopción por parte de las Administraciones de Aviación Civil participantes del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

2.2 Debido a que la aplicación a la LAR 119 de enmiendas al anexo 6, será seguramente motivo de una enmienda a esta normativa regional; podría ser apropiado incorporar a esta enmienda las modificaciones que surgen de corregir los errores citados en el párrafo anterior.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión del Panel de Expertos en Operaciones a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio y adjuntos; y
- b) aceptar o enmendar las propuestas presentadas respecto a los cambios que se incorporan en los **Apéndices A y B** a la presente nota de estudio.

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos	
Capítulo A: Generalidades	
Título y contenido de la sección	Comentarios
<p>119.001 Definiciones</p> <p>...</p> <p>(cc) Operaciones no regulares domésticas e internacionales LAR 121.- Cualquier operación no regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de los aviones descritos en el Subpárrafo (1) de esta definición y en los lugares establecidos en los Subpárrafos (z)(bb) (2) y (z)(bb) (3) de esta sección:</p> <p>(1) Aviones turbo reactores, turbohélices y alternativos:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) con un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5 700 kg.</p> <p>...</p> <p>(dd) Operaciones regulares domésticas e internacionales LAR 135.- Cualquier operación regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de las aeronaves descritas en el Subpárrafo (1) de esta definición y en los lugares descritos en los Subpárrafos (z)(bb) (2) y (z)(bb) (3) de esta sección:</p> <p>(1) Aeronaves:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) aviones turbohélices y alternativos con una</p>	<p>Comentarios del experto.-</p> <p>La definición (cc) de la Sección 119.001 de la LAR 119, al final del párrafo cabeza cita a los subpárrafos (z) (2) y (z) (3) de la sección referida. El párrafo (z) de la sección 119.001 define a las Operaciones regulares y no está compuesta por subpárrafos.</p> <p>La definición (bb) Operaciones regulares domésticas e internacionales LAR 121, en sus párrafos (2) y (3) expresa:</p> <p><i>(2) Lugares: Operaciones domésticas:</i></p> <p style="padding-left: 20px;"><i>(i) entre cualquier aeródromo dentro de un Estado.</i></p> <p><i>(3) Lugares: Operaciones internacionales:</i></p> <p style="padding-left: 20px;"><i>(i) entre cualquier aeródromo dentro de un Estado y cualquier aeródromo fuera de dicho Estado; y</i></p> <p style="padding-left: 20px;"><i>(ii) entre cualquier aeródromo fuera de un Estado y otro aeródromo también fuera de dicho Estado,</i></p> <p>De la lectura de estas definiciones, resulta claro que la referencia (z) (2) y (z) (3) de la definición (cc), debe reemplazarse por (bb) (2) y (3).</p> <p>Comentarios del experto.-</p> <p>La definición (dd) de la Sección 119.001 de la LAR 119, al final del párrafo cabeza cita a los subpárrafos (z) (2) y (z) (3) de la sección referida. Se cumplen aquí los mismos considerandos que para la definición anterior.</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos Capítulo A: Generalidades	
Título y contenido de la sección	Comentarios
<p>configuración de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; o</p> <p>(ii) aviones turbohélices y alternativos con un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5 700 kg o menos;</p> <p>(iii) helicópteros.</p> <p>...</p> <p>(ee) Operaciones no regulares domésticas e internacionales LAR 135.- Cualquier operación no regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de las aeronaves descritas en el Subpárrafo (1) de esta definición y en los lugares establecidos en los Subpárrafos (z)(bb) (2) y (z)(bb) (3) de esta sección:</p> <p>(1) Aeronaves:</p> <p>(i) aviones turboreactores, turbohélices y alternativos de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; o</p> <p>(ii) aviones turboreactores, turbohélices y alternativos con un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5 700 kg o menos;</p> <p>(iii) helicópteros.</p> <p>119.005 Aplicación</p> <p>(a) Excepto lo establecido en el Párrafo (c) de esta sección, este reglamento se aplica a todo solicitante de un AOC y a todo explotador certificado que se encuentra conduciendo operaciones de transporte aéreo comercial.</p> <p>(b) Este reglamento establece:</p>	<p>También en este caso la referencia (z) (2) y (z) (3) de la definición (dd), debe reemplazarse por (bb) (2) y (3).</p> <p>Adicionalmente debe corregirse la numeración del último subpárrafo de la definición (dd), reemplazando (ii) por (iii).</p> <p>Comentarios del experto.-</p> <p>La definición (ee) de la Sección 119.001 de la LAR 119, al final del párrafo cabeza cita a los subpárrafos (z) (2) y (z) (3) de la sección referida. Se cumplen aquí los mismos considerandos que para la definición anterior.</p> <p>También en este caso la referencia (z) (2) y (z) (3) de la definición (dd), debe reemplazarse por (bb) (2) y (3).</p> <p>Sugerencia del experto.-</p> <p>Aplicar las correcciones detalladas en la columna "Título y Contenido" para cada caso.</p> <p>Comentarios del experto.-</p> <p>Como continuación de lo expresado en el párrafo (b) de la sección 119.005 Aplicación (que establece los alcances del reglamento LAR 119); el párrafo (c) detalla las operaciones a las cuales no se aplica este reglamento.</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos Capítulo A: Generalidades	
Título y contenido de la sección	Comentarios
<p>(1) los requisitos de certificación que un explotador debe cumplir para obtener y mantener:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) el certificado de explotador de servicios aéreos (AOC), que autoriza las operaciones según el LAR 121 o 135; y (ii) las especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs), para cada clase de operación y para cada tipo y tamaño de aeronave a ser operada según dichos reglamentos; <p>(2) los requisitos que afectan el arrendamiento de aeronaves con tripulación y otros tipos de acuerdo para el transporte aéreo comercial;</p> <p>(3) los requisitos para obtener una autorización de desviación para realizar una operación de emergencia; y</p> <p>(4) los requisitos para el personal directivo de explotadores que conducen operaciones según el LAR 121 o 135.</p> <p>(c) Las operaciones a las cuales no se aplica este reglamento, incluyen son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) instrucción de alumnos; (2) vuelos turísticos conducidos con aeronaves que tienen una configuración de asientos de pasajeros de 19 asientos o menos, excluyendo los asientos de la tripulación o un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5 700 kg o menos, que inician y terminan en el mismo aeródromo y que son conducidos dentro de un radio de 50 Km (27 NM) de tal aeródromo; (3) vuelos de instrucción; (4) vuelos ferry; (5) trabajos aéreos; (6) vuelos turísticos conducidos en globos 	<p>El modo en que está redactado este párrafo, al emplear el término “incluyen” se da a entender que existen, además de las listadas, otras operaciones que no se encuentran comprendidas dentro de su alcance.</p> <p>Considero necesario modificar la redacción del texto reemplazando “incluyen” por “son las siguientes”. De este modo se especifican exactamente cuáles son las operaciones no comprendidas en esta regulación.</p> <p>Sugerencia del experto.-</p> <p>Aplicar las correcciones detalladas en la columna “Título y Contenido” para cada caso.</p>

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos	
Capítulo A: Generalidades	
Título y contenido de la sección	Comentarios
<p>aerostáticos de aire caliente;</p> <p>(7) vuelos de salto intencional de paracaídas, sin escalas y dentro de un radio de acción de 50 Km (27 NM) desde el aeródromo de despegue;</p> <p>(8) vuelos de helicópteros conducidos dentro de 50 Km (27 NM) desde el aeródromo de despegue; si:</p> <ul style="list-style-type: none">(i) no más de dos pasajeros son transportados en el helicóptero además de la tripulación requerida;(ii) cada vuelo es realizado en condiciones VFR diurnas;(iii) el helicóptero utilizado está certificado en la categoría estándar y cumple con los requisitos de inspección de 100 horas de acuerdo a lo especificado en el Párrafo 91.1110 (b) del LAR 91;(iv) el explotador obtiene autorización del ATC antes de cada vuelo y provee al control toda información requerida; y(v) no se transporta carga en el helicóptero. <p>(9) carga externa con helicópteros; y</p> <p>(10) las operaciones con aeronaves de Estado (servicios militares, de aduana, y de policía, según el Art. 3 del Convenio de Aviación Civil Internacional).</p>	

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos Capítulo A: Generalidades	
Título y contenido de la sección	Comentarios
<p>119.230 Contenido de un AOC</p> <p>(a) El certificado de explotador de servicios aéreos incluirá por lo menos la información siguiente y, a partir del 1 de enero de 2010, tendrá el formato indicado en el Párrafo b. del Apéndice A de este reglamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) Estado del explotador y autoridad expedidora; (2) número de certificado de explotador de servicios aéreos y fecha de vencimiento; (3) nombre del explotador, razón social (si difiere de aquél) y dirección de su sede principal de negocios; (4) fecha de expedición, y nombre, firma y título del representante de la autoridad expedidora; y (5) el lugar, en un documento controlado llevado a bordo, donde pueda encontrarse la información de contacto de las autoridades de gestión operacional. <p>(b) Los certificados de explotador de servicios aéreos, expedidos por primera vez a partir del 20 de noviembre de 2008, tendrán el formato indicado en el Párrafo b. del Apéndice A de este reglamento.</p>	<p>Comentarios del experto.-</p> <p>Al haber pasado ya la fecha calendario 1 de enero del 2010 citada en el párrafo (a), que indica que en la actualidad el formato de todos los certificados de explotador de servicios aéreos tienen el formato indicado en el párrafo “b” del Apéndice A de la LAR 119; el párrafo (b) de la sección ha perdido toda vigencia, por lo que debe ser eliminado.</p> <p>Sugerencias del experto.-</p> <p>Aplicar las correcciones sugeridas.</p>

Adjunto B – Capítulo A: Generalidades

119.001 Definiciones

Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:

- (a) Aeródromo.- Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.
- (b) Aceptación.- Es una acción que no exige necesariamente una respuesta activa de la AAC respecto de un asunto que se le presenta para examen. La AAC puede aceptar que el asunto sometido a examen cumple con las normas pertinentes si no rechaza específicamente todo el asunto objeto de examen o parte de él, generalmente después del período de evaluación.
- (c) Aeródromo regular.- Aeródromo utilizado por un explotador en operaciones regulares, el cual se encuentra listado en sus OpSpecs.
- (d) Aeronave.- Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
- (e) Aprobación.- Es una respuesta activa de la AAC frente a un asunto que se le presenta para examen. La aprobación constituye una constatación o determinación de cumplimiento de las normas pertinentes. La aprobación se demostrará mediante la firma del funcionario que aprueba, la expedición de un documento u otra medida oficial que adopte la AAC.
- (f) Avión (aeroplano).- Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.
- (g) Avión grande.- Avión cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue es superior a 5 700 kg.
- (h) Avión pequeño.- Avión cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue es de 5 700 kg o menos.
- (i) Base principal de operaciones.- Lugar principal de operaciones del explotador, según lo establecido por dicho explotador.
- (j) Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC).- Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.
- (k) Clases de operaciones.- Una de las siguientes operaciones de transporte aéreo comercial que un explotador está autorizado a conducir, según lo establecido en sus OpSpecs:
 - (1) LAR 121:
 - (i) operaciones regulares domésticas e internacionales; y
 - (ii) operaciones no regulares domésticas e internacionales.
 - (2) LAR 135:
 - (i) operaciones regulares domésticas e internacionales; y
 - (ii) operaciones no regulares domésticas e internacionales.
- (l) Desviación.- Forma alterna de cumplir con los requerimientos de seguridad operacional prevista por las reglamentaciones, la cual debe ser autorizada por la AAC.
- (m) Directivo responsable.- Directivo que tiene la autoridad corporativa para asegurar que todas las actividades de operaciones y de mantenimiento del explotador puedan ser financiadas y realizadas con el nivel de seguridad operacional requerido por la AAC y establecido en el SMS de la organización.
- (n) Configuración de asientos para pasajeros.- Configuración aprobada de asientos para pasajeros, excluyendo cualquier asiento para la tripulación.
- (o) Empresa de transporte aéreo.- Entidad jurídica que realiza operaciones de transporte aéreo comercial como explotador de servicios aéreos regulares o no regulares.
- (p) Especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs).- Las autorizaciones, con-

- diciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.
- (q) Estado del explotador.- Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.
- (r) Estado de matrícula.- Estado en el cual está matriculada la aeronave.
- (s) Explotador.- Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
- (t) Explotador de servicios aéreos regulares.- Explotador que provee o se ofrece a proveer transporte aéreo comercial regular, autorizado por su Estado y que tiene el control sobre las funciones operacionales a ser desempeñadas en cumplimiento de tal autorización.
- (u) Explotador de servicios aéreos no regular.- Explotador que provee o se ofrece a proveer transporte aéreo comercial no regular, autorizado por su Estado y que tiene el control sobre las funciones operacionales a ser desempeñadas en cumplimiento de tal autorización.
- (v) Inspector de Seguridad Operacional de la Aviación (ISOA).- Persona de la AAC que ejerce las funciones de inspector para la certificación, inspección, supervisión y control de las operaciones de los explotadores de servicios aéreos, organizaciones de mantenimiento, centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil, aeronaves y personal aeronáutico involucrado en la actividad aérea.
- (w) Peso (masa) máximo certificado de despegue (MCTW).- Peso (masa) máximo admisible de despegue de la aeronave, de conformidad con el certificado de aeronavegabilidad, el manual de vuelo u otro documento oficial.
- (x) Operación de la aviación general.- Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.
- (y) Operación de transporte aéreo comercial.- Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.
- (z) Operación regular.- es cualquier operación de transporte de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva, que es conducida de acuerdo con un itinerario de operación publicado, el cual incluye horas o fechas o ambas, las mismas que son publicitadas o de otra manera puestas a disposición del público en general. Esta operación regular también incluye aquellos vuelos adicionales a los autorizados como operación regular, que son ocasionados por el exceso de tráfico de los vuelos regulares.
- (aa) Operación no regular.- es cualquier operación de transporte de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva, que no es una operación regular y que es conducida como cualquier operación en la cual la hora de salida y los lugares de salida y llegada son específicamente negociados con el cliente o su representante.
- (bb) Operaciones regulares domésticas e internacionales LAR 121.- Cualquier operación regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de los aviones descritos en el Subpárrafo (1) y en los lugares establecidos en los Subpárrafos (2) y (3) de esta definición:
- (1) Aviones:
- (i) turboreactores;
 - (ii) turbohélices y alternativos con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o
 - (iii) turbohélices y alternativos con un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5 700 kg.
- Nota.- Para los propósitos de esta definición aviones turboreactores son aviones con una configuración de asientos de pasajeros de 1 o más asientos, excluyendo los asientos de la tripulación.*
- (2) Lugares: Operaciones domésticas:
- (i) entre cualquier aeródromo dentro de un Estado.
- (3) Lugares: Operaciones internacionales:
- (i) entre cualquier aeródromo dentro de un Estado y cualquier aeródromo fuera de dicho Estado; y

- (ii) entre cualquier aeródromo fuera de un Estado y otro aeródromo también fuera de dicho Estado.
- (cc) Operaciones no regulares domésticas e internacionales LAR 121.- Cualquier operación no regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de los aviones descritos en el Subpárrafo (1) de esta definición y en los lugares establecidos en los Subpárrafos ~~(z)~~(bb) (2) y ~~(z)~~(bb) (3) de esta sección:
- (1) Aviones turbo reactores, turbohélices y alternativos:
- (i) con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o
- (ii) con un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5 700 kg.
- (dd) Operaciones regulares domésticas e internacionales LAR 135.- Cualquier operación regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de las aeronaves descritas en el Subpárrafo (1) de esta definición y en los lugares descritos en los Subpárrafos ~~(z)~~(bb) (2) y ~~(z)~~(bb) (3) de esta sección:
- (1) Aeronaves:
- (i) aviones turbohélices y alternativos con una configuración de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; o
- (ii) aviones turbohélices y alternativos con un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5 700 kg o menos;
- (iii) helicópteros.
- (ee) Operaciones no regulares domésticas e internacionales LAR 135.- Cualquier operación no regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de las aeronaves descritas en el Subpárrafo (1) de esta definición y en los lugares establecidos en los Subpárrafos ~~(z)~~(bb) (2) y ~~(z)~~(bb) (3) de esta sección:
- (1) Aeronaves:
- (i) aviones turbo reactores, turbohélices y alternativos de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; o
- (ii) aviones turbo reactores, turbohélices y alternativos con un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5 700 kg o menos;
- (iii) helicópteros.
- (ff) Operación de carga exclusiva.- Cualquier operación por remuneración o arrendamiento diferente a una operación de transporte de pasajeros o, en caso que se transporte pasajeros, ellos deben ser únicamente los especificados en las Secciones 121.2390 (a) y 135.220. Las operaciones de carga exclusiva se clasifican dentro de las operaciones no regulares del LAR 121 o 135 para efectos de cumplimiento de los requisitos.
- (gg) Operación de transporte de pasajeros.- Cualquier operación de aeronave que transporta pasajeros. Una aeronave utilizada en operaciones de transporte de pasajeros puede también transportar carga o correo.
- (hh) Peso (masa) máximo sin combustible.- Es el peso (masa) máximo permisible de una aeronave sin combustible o aceite utilizable. El peso (masa) máximo sin combustible puede ser encontrado, ya sea en la hoja de datos del certificado de tipo, en el manual de vuelo del avión o en ambos.
- (ii) Peso (masa) vacío.- Significa el peso (masa) de la aeronave, motores, hélices, rotores y equipo fijo. El peso (masa) vacío excluye el peso (masa) de la tripulación y de carga de pago, pero incluye el peso (masa) de lastre fijo, combustible no utilizable, aceite que no se puede drenar y la cantidad total del líquido de enfriamiento y del líquido hidráulico.
- (jj) Trabajos aéreos.- Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados tales como: agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento y anuncios aéreos.

119.005 Aplicación

- (a) Excepto lo establecido en el Párrafo (c) de esta sección, este reglamento se aplica a todo solicitante de un AOC y a todo explotador certificado que se encuentra conduciendo operaciones de transporte aéreo comercial.
- (b) Este reglamento establece:
- (1) los requisitos de certificación que un explotador debe cumplir para obtener y mantener:
 - (i) el certificado de explotador de servicios aéreos (AOC), que autoriza las operaciones según el LAR 121 o 135; y
 - (ii) las especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs), para cada clase de operación y para cada tipo y tamaño de aeronave a ser operada según dichos reglamentos;
 - (2) los requisitos que afectan el arrendamiento de aeronaves con tripulación y otros tipos de acuerdo para el transporte aéreo comercial;
 - (3) los requisitos para obtener una autorización de desviación para realizar una operación de emergencia; y
 - (4) los requisitos para el personal directivo de explotadores que conducen operaciones según el LAR 121 o 135.
- (c) Las operaciones a las cuales no se aplica este reglamento, incluyen las siguientes:
- (1) instrucción de alumnos;
 - (2) vuelos turísticos conducidos con aeronaves que tienen una configuración de asientos de pasajeros de 19 asientos o menos, excluyendo los asientos de la tripulación o un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5 700 kg o menos, que inician y terminan en el mismo aeródromo y que son conducidos dentro de un radio de 50 Km (27 NM) de tal aeródromo;
 - (3) vuelos de instrucción;
 - (4) vuelos ferry;
 - (5) trabajos aéreos;
 - (6) vuelos turísticos conducidos en globos aerostáticos de aire caliente;
 - (7) vuelos de salto intencional de paracaídas, sin escalas y dentro de un radio de acción de 50 Km (27 NM) desde el aeródromo de despegue;
 - (8) vuelos de helicópteros conducidos dentro de 50 Km (27 NM) desde el aeródromo de despegue; si:
 - (i) no más de dos pasajeros son transportados en el helicóptero además de la tripulación requerida;
 - (ii) cada vuelo es realizado en condiciones VFR diurnas;
 - (iii) el helicóptero utilizado está certificado en la categoría estándar y cumple con los requisitos de inspección de 100 horas de acuerdo a lo especificado en el Párrafo 91.1110 (b) del LAR 91;
 - (iv) el explotador obtiene autorización del ATC antes de cada vuelo y provee al control toda información requerida; y
 - (v) no se transporta carga en el helicóptero.
 - (9) carga externa con helicópteros; y
 - (10) las operaciones con aeronaves de Estado (servicios militares, de aduana, y de policía, según el Art. 3 del Convenio de Aviación Civil Internacional).
- 119.010 Certificaciones**
- (a) Para realizar operaciones regulares o no regulares de transporte aéreo comercial se requiere un AOC válido, expedido por la AAC del Estado del Explotador.
 - (b) A un explotador autorizado por la AAC a conducir operaciones regulares o no regulares de transporte aéreo comercial se le emitirá un certificado válido de explotador de servicios aéreos regulares o no regulares según lo solicitado y sus respectivas OpSpecs;
- 119.015 Autorizaciones**
- (a) El AOC, autoriza al explotador a realizar operaciones de transporte aéreo comercial de conformidad con las autorizaciones, condiciones y limitaciones especificadas.

- (b) A un explotador autorizado a realizar operaciones de transporte aéreo comercial LAR 121 o LAR 135, o ambas, se le expedirá un solo AOC autorizándole tales operaciones, sin considerar las clases de operaciones o los tipos o tamaños de aeronaves a ser operadas.
- (c) Un titular de un AOC LAR 121 puede incluir en sus OpSpecs una autorización para realizar operaciones LAR 135, sin embargo, un titular de un AOC LAR 135 no podrá realizar operaciones LAR 121.
- (d) Un explotador titular de un AOC, autorizado a conducir operaciones de transporte aéreo comercial, solo podrá realizar una operación de transporte aéreo privado en su propio beneficio de conformidad con el Párrafo 91.1805 (c) del LAR 91 Parte II.
- (a) Para cada modelo de aeronave, las OpSpecs de un explotador deben contener las autorizaciones, condiciones y limitaciones según las cuales cada tipo de operación debe ser conducido.
- (b) Las OpSpecs forman parte del AOC y están sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.
- (c) Las OpSpecs correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos incluirán, como mínimo, la información enumerada en los Párrafos 119.270 (a) y (b) y, a partir del 1 de enero de 2010, tendrán el formato establecido en el Apéndice A, Párrafo c. de este reglamento.
- (d) Las OpSpecs expedidas por primera vez a partir del 20 de noviembre de 2008, tendrán el contenido estipulado en los Párrafos 119.270 (a) y (b) y el formato indicado en el Apéndice A, Párrafo c. de este reglamento.

119.020 Prohibiciones

- (a) Ningún explotador realizará operaciones de transporte aéreo comercial a menos que sea titular de un certificado válido de explotador de servicios aéreos y de las correspondientes OpSpecs, expedidas por el Estado del explotador.
- (b) Ninguna persona, organismo o empresa puede operar como explotador de servicios aéreos sin, o en violación de un AOC válido y de sus respectivas OpSpecs.
- (c) Ninguna persona, organismo o empresa puede operar como explotador de servicios aéreos en violación de una autorización de desviación o exención emitida en su nombre o en el nombre de su representante.
- (d) Un explotador no podrá operar aeronaves de acuerdo con el LAR 121 y 135 en un área geográfica, a menos que sus OpSpecs autoricen específicamente las operaciones en dicha área.
- (e) Ningún explotador puede hacer propaganda u ofrecerse para conducir una operación sujeta a este reglamento, a menos que ese explotador esté autorizado por la AAC a conducir tal operación.
- (f) Ningún explotador puede operar una aeronave de acuerdo con el LAR 121 o 135 en violación de su AOC o de sus OpSpecs emitidas según este reglamento.

119.025 Especificaciones relativas a las operaciones

119.030 Utilización del nombre comercial

- (a) Un explotador según este reglamento, no podrá operar una aeronave según el LAR 121 o 135 utilizando un nombre comercial distinto al nombre comercial que consta en sus OpSpecs.
- (b) Un explotador no realizará operaciones LAR 121 o LAR 135, a menos que su nombre comercial sea mostrado en forma legible en la aeronave y pueda ser visible y claramente leído en tierra. La manera de exhibir el nombre comercial en la aeronave y su legibilidad deben ser aceptables para la AAC.

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Adjunto B - Capítulo C: Certificación, especificaciones relativas a las operaciones y requisitos para el personal directivo de los explotadores LAR 121 y 135

119.205 Aplicación

(a) Este capítulo establece:

- (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.

119.210 Requisitos generales

(a) Para que un solicitante pueda conducir operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o de carga exclusiva según el LAR 121 o 135, deberá:

- (1) poseer un permiso o concesión de operación otorgada por la autoridad competente.
- (2) obtener un AOC; y
- (3) para cada aeronave, obtener las OpSpecs que prescriban las autorizaciones, condiciones, limitaciones según las cuales cada tipo de operación debe ser conducido.

119.215 Pruebas de demostración

(a) Para que la AAC pueda emitir un AOC de acuerdo con lo establecido en este reglamento y/o autorizar una nueva clase de operación en las OpSpecs conforme a las secciones respectivas del LAR 121 o 135:

- (1) un solicitante deberá realizar pruebas de demostración durante el proceso de solicitud;
- (2) las pruebas de demostración serán realizadas de una manera aceptable para la AAC y según los requisitos operacionales y de mantenimiento aplicables del LAR 121 o 135; y
- (3) la AAC emitirá al solicitante una carta de autorización (LOA), en la que establecerá las autorizaciones para realizar las pruebas de demostración.

119.220 Requisitos de solicitud de un AOC: Todos los explotadores

(a) Una persona que solicite un AOC según este reglamento, deberá presentar la solicitud formal:

- (1) de acuerdo con la forma y manera prescrita por la AAC; y
- (2) conteniendo toda la información que requiera esa autoridad.

(b) Cada solicitante deberá presentar la solicitud formal a la AAC, por lo menos ciento ochenta (180) días antes de la fecha propuesta de inicio de las operaciones.

119.225 Requisitos financieros, económicos y jurídicos

(a) Cada solicitante de un AOC, debe demostrar a la AAC que cumple con los requisitos financieros, económicos y jurídicos, cuya información asegure el inicio y continuidad de las operaciones.

(b) El incumplimiento de lo especificado en el Párrafo (a) de esta sección será motivo para suspender el proceso de certificación.

119.230 Contenido de un AOC

(a) El certificado de explotador de servicios aéreos incluirá por lo menos la información siguiente y, a partir del 1 de enero de 2010, tendrá el formato indicado en el Apéndice A, Párrafo b. de este reglamento:

- (1) Estado del explotador y autoridad expedidora;
- (2) número de certificado de explotador de servicios aéreos y fecha de vencimiento;
- (3) nombre del explotador, razón social (si difiere de aquél) y dirección de su sede principal de negocios;
- (4) fecha de expedición y nombre, firma y título del representante de la autoridad expedidora; y
- (5) el lugar, en un documento controlado llevado a bordo, donde pueda encontrarse la información de contacto de las autoridades de gestión operacional.

(b) ~~Los certificados de explotador de servicios aéreos, expedidos por primera vez a partir del 20 de noviembre de 2008, tendrán el formato indicado en el Apéndice A, Párra-~~

~~fo b. de este reglamento.~~

119.235 Emisión o renovación de un AOC

- (a) Un AOC podrá ser emitido de manera indefinida o renovado por la AAC, si después de proceder con las verificaciones necesarias, se constata que el solicitante:
- (1) cumple con todos los requisitos de este reglamento y de los LAR aplicables;
 - (2) ha obtenido el permiso o concesión de operación respectiva;
 - (3) dispone de equipos, instalaciones y personal adecuados para realizar operaciones seguras de transporte aéreo comercial y el mantenimiento de sus aviones, de acuerdo con las disposiciones del LAR 121 o 135 y las autorizaciones, condiciones y limitaciones de las OpSpecs emitidas según estos reglamentos;
 - (4) cuenta con:
 - (i) una organización adecuada;
 - (ii) un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo;
 - (iii) un programa de instrucción; y
 - (iv) arreglos de servicios de escala y de mantenimiento acordes con la naturaleza y la amplitud de las operaciones especificadas;
 - (5) dispone de por lo menos una o más aeronaves, ya sea en propiedad o en cualquier régimen de arrendamiento; y
 - (6) ha contratado seguros que cubran su responsabilidad en los casos de accidente, en particular con respecto a los pasajeros, el equipaje, la carga, el correo y terceros.

119.240 Denegación de un AOC

- (a) Un AOC será denegado si la AAC constata que el solicitante:
- (1) no cumple con los requisitos de este reglamento y de los LAR aplicables.
 - (2) no ha obtenido el permiso o concesión de operación respectiva.
 - (3) no dispone de equipos, instalaciones y personal adecuados para realizar

operaciones de transporte aéreo comercial de manera segura.

- (4) el mantenimiento de sus aeronaves no está de acuerdo con las disposiciones de los LAR 121 ó 135.
- (5) no cuenta con una organización adecuada, ni con un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo.
- (6) no dispone de por lo menos una aeronave.
- (7) no ha contratado seguros que cubran su responsabilidad en los casos de accidente y en particular con respecto a los pasajeros, el equipaje, la carga, el correo y terceros.

119.245 Validez de un AOC

La validez de un AOC está sujeta al cumplimiento permanente de los requisitos establecidos en esta LAR, en los reglamentos aplicables y en todo texto obligatorio que la AAC pueda exigir.

119.250 Enmienda de un AOC

- (a) La AAC puede enmendar el contenido del AOC si:
- (1) determina que la seguridad de las operaciones y el interés de los usuarios, requieren tal modificación; o
 - (2) a solicitud del explotador, determina que la seguridad de las operaciones y el interés de los usuarios no se ven afectados negativamente por la modificación planteada.
- (b) Una solicitud de enmienda del AOC por parte de un explotador debe presentarse, en la forma y manera prescrita por la AAC.
- (c) Un explotador puede solicitar una reconsideración de la decisión tomada por la AAC respecto a la enmienda de su AOC, mediante una solicitud de reconsideración dirigida al Director de aviación civil (DAC) y dentro de los 30 días después de que el explotador recibe la notificación.

119.255 Suspensión o revocación de un AOC

- (a) La AAC puede suspender o revocar un AOC, si luego de realizar las verificacio-

nes debidas y por razones justificadas se demuestra que el titular del certificado:

- (1) no satisface el continuo cumplimiento de los requisitos de este reglamento, del LAR 121 o 135 y de todo texto obligatorio que la AAC pueda exigir; o
- (2) no mantiene los niveles exigidos en la certificación o las condiciones especificadas en el AOC o en las OpSpecs respectivas.

119.260 Obligación del titular del certificado para mantener las especificaciones relativas a las operaciones

- (a) Para llevar a cabo sus operaciones, el explotador debe:
 - (1) garantizar acceso a sus OpSpecs en la base principal de operaciones y en sus estaciones;
 - (2) incluir los procedimientos pertinentes de sus OpSpecs en su manual de operaciones;
 - (3) identificar cada procedimiento incluido en el manual de operaciones como parte de sus OpSpecs;
 - (4) declarar que el cumplimiento de las OpSpecs es obligatorio;
 - (5) mantener informados a sus empleados sobre las OpSpecs que se aplican a sus deberes y responsabilidades; y
 - (6) llevar a bordo de sus aviones una copia de las OpSpecs con una traducción al idioma inglés.

119.265 Sede principal de negocios (administrativa), base principal de operaciones, base principal de mantenimiento y cambio de dirección

- (a) El explotador establecerá y mantendrá una sede principal de negocios (administrativa), una base principal de operaciones y una base principal de mantenimiento que pueden estar localizadas en la misma ubicación o en sitios separados.
- (b) Por lo menos 30 días antes de la fecha propuesta para establecer o cambiar la ubicación de su sede principal de negocios (administrativa), de su base principal de operaciones y de su base principal de

mantenimiento, el explotador proveerá a la AAC, una notificación escrita de sus intenciones.

119.270 Contenido de las especificaciones relativas a las operaciones

- (a) Para cada modelo de aeronave del explotador se incluirá la siguiente lista de autorizaciones, condiciones y limitaciones:
 - (1) la información de contacto de la autoridad expedidora;
 - (2) el número del AOC;
 - (3) el nombre del explotador y su razón social;
 - (4) la fecha de expedición de las OpSpecs y firma del representante de la autoridad expedidora;
 - (5) el modelo de la aeronave;
 - (6) los tipos de operaciones;
 - (7) el área de operaciones;
 - (8) las limitaciones especiales;
 - (9) las autorizaciones especiales tales como:
 - (i) mercancías peligrosas;
 - (ii) operaciones con baja visibilidad;
 - (iii) operaciones en espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM);
 - (iv) vuelos a grandes distancias de aviones con dos grupos motores de turbina (ETOPS);
 - (v) especificaciones de navegación para las operaciones de navegación basada en la performance (PBN); y
 - (vi) aeronavegabilidad continua;
- (b) Además de los aspectos incluidos en el Párrafo (a) de esta sección, las especificaciones relativas a las operaciones podrán incluir otras autorizaciones específicas, tales como:
 - (1) operaciones especiales de aeródromo;
 - (2) procedimientos especiales de aproximación;

- (3) transporte monomotor de pasajeros durante la noche o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos;
 - (4) operaciones en áreas con procedimientos especiales; y
 - (5) modalidades de arrendamiento.
- (c) Si las autorizaciones y limitaciones son idénticas para dos o más modelos, esos modelos podrán agruparse en una lista única.
- (d) Las OpSpecs emitidas de acuerdo con esta sección serán aprobadas por la AAC.

119.275 Enmienda de las especificaciones relativas a las operaciones

- (a) La AAC puede enmendar el contenido de las OpSpecs si:
- (1) determina que la seguridad de las operaciones y el interés de los usuarios, requieren tal modificación; o
 - (2) a solicitud del explotador, determina que la seguridad de las operaciones y el interés de los usuarios no se ven afectados negativamente por la modificación planteada.

119.280 Procedimiento de enmienda de las OpSpecs iniciada por la AAC

- (a) El siguiente procedimiento será seguido para la enmienda de las OpSpecs iniciada por la AAC:
- (1) la AAC notifica al explotador por escrito sobre la enmienda propuesta.
 - (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.
 - (3) después de considerar los argumentos presentados, la AAC notifica al explotador de:
 - (i) la adopción de la enmienda propuesta;
 - (ii) la adopción parcial de la enmienda propuesta; o
 - (iii) el retiro total de la propuesta de enmienda.

- (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:
 - (i) exista una emergencia o urgencia que requiere una acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo comercial; o
 - (ii) el explotador presenta una petición de reconsideración según la Sección 119.290 de este capítulo.
- (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:
- (1) la AAC enmendará las OpSpecs y hará efectiva la enmienda, en el día en que el explotador recibe tal notificación.
 - (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.

119.285 Procedimiento de enmienda de las OpSpecs solicitada por el explotador

- (a) El siguiente procedimiento será seguido para la enmienda a las OpSpecs solicitada por el explotador:
- (1) el explotador presentará a la AAC una solicitud de enmienda de sus OpSpecs:
 - (i) 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 re-

sultado de acciones de bancarrota; o, por la incorporación inicial de aeronaves que no han sido probadas previamente en el transporte aéreo comercial; y

- (ii) por lo menos, 30 días antes en los casos no considerados en el párrafo anterior.
- (2) la solicitud debe ser presentada a la AAC en la forma y manera prescrita por esta.
- (3) después de analizar los argumentos presentados, la AAC notificará al explotador:
 - (i) que la enmienda solicitada será adoptada; o
 - (ii) que la enmienda solicitada será parcialmente adoptada; o
 - (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.
- (4) si la AAC aprueba la enmienda, dicha enmienda entrará en vigor en la fecha de aprobación, una vez que se ha coordinado con el explotador su implementación.

119.290 Solicitud de reconsideración de enmienda de las OpSpecs

- (a) El siguiente procedimiento será seguido para solicitar una reconsideración de enmienda de las OpSpecs realizada por la AAC:
 - (1) el explotador debe solicitar la 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.
 - (2) el explotador debe dirigir su petición a la AAC.
 - (3) 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.

- (4) Si la petición de reconsideración no es presentada dentro de 30 días, se debe aplicar los procedimientos de la Sección 119.285 de este capítulo.

119.295 Arrendamiento de aeronaves con tripulación

- (a) Antes de realizar cualquier operación que involucre un arrendamiento de aeronaves con tripulación, el explotador proporcionará a la AAC una copia del contrato de arrendamiento a ser ejecutado, según el cual podrá arrendar una aeronave de cualquier explotador que realiza operaciones de transporte aéreo comercial de acuerdo con este reglamento, incluyendo explotadores extranjeros o de cualquier otro explotador comprometido en transporte aéreo comercial fuera de su Estado.
- (b) Al recibir la copia del contrato de arrendamiento con tripulación, la AAC determinará cual de las partes del contrato tiene el control operacional de la o las aeronaves y cual emite las enmiendas a las OpSpecs de cada parte del acuerdo, como sea necesario. El arrendador debe proveer la siguiente información que será incorporada dentro de las OpSpecs de ambas partes:
 - (1) los nombres de las partes del acuerdo y la duración del mismo;
 - (2) las marcas de nacionalidad y de matrícula de cada aeronave involucrada en el acuerdo;
 - (3) la clase o las clases de operaciones a realizar;
 - (4) los aeródromos o áreas de operación;
 - (5) una declaración especificando la parte considerada a tener el control operacional y los itinerarios, aeródromos o áreas sobre las cuales el control operacional será conducido;
 - (6) la fecha de vencimiento del acuerdo de arrendamiento; y
 - (7) cualquier otro ítem, condición o limitación que la AAC determine necesario.
- (c) Al hacer la determinación de los requisitos

del Párrafo (b) de esta sección, la AAC considerará lo siguiente:

- (1) inicio de los vuelos y culminación de los mismos;
- (2) tripulantes e instrucción;
- (3) aeronavegabilidad y ejecución del mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves de acuerdo al programa de mantenimiento;
- (4) despacho;
- (5) operaciones de servicio de escala de la aeronave;
- (6) programación de los vuelos; y
- (7) cualquier otro factor que la AAC considere relevante.

119.300 Arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera sin tripulación

- (a) Un explotador podrá arrendar una aeronave con matrícula extranjera sin tripulación para el transporte aéreo comercial en la forma y manera prescrita por la AAC.
- (b) Un explotador podrá ser autorizado a operar una aeronave con matrícula extranjera siempre que:
 - (1) exista un acuerdo vigente entre el Estado del explotador y el Estado de matrícula; y la aeronave sea operada por el explotador, aplicando los reglamentos de operaciones del Estado del explotador;
 - (2) exista un acuerdo vigente entre el Estado del explotador y el Estado de matrícula que:
 - (i) durante la operación de la aeronave por parte del explotador, se apliquen los reglamentos de aeronavegabilidad del Estado de matrícula; o
 - (ii) si el Estado de matrícula acuerda transferir parte o todas las responsabilidades de la aeronavegabilidad al Estado del explotador, de acuerdo con el Artículo 83 bis del Convenio de Chicago, serán aplicables los reglamentos de aeronavegabilidad del Estado del

explotador en todo lo convenido por el Estado de matrícula; y

- (3) el acuerdo determine que la AAC tendrá libre e ininterrumpido acceso a la aeronave en cualquier momento y lugar.
- (c) Un explotador podrá ser autorizado a operar una aeronave con matrícula extranjera, si demuestra a la AAC:
 - (1) la forma como aplicará y cumplirá la reglamentación del Estado de matrícula.
 - (2) que el contrato de arrendamiento entre las partes con todos los deberes y derechos establece:
 - (i) el control operacional de la aeronave;
 - (ii) el control de mantenimiento de la aeronave; y
 - (iii) el control de la tripulación.
- (d) La AAC determinará, de acuerdo a lo estipulado en los Párrafos (b) y (c) de esta sección, cual de las partes del convenio tendrá el control operacional de la aeronave y qué enmiendas deberán ser incorporadas a las OpSpecs. El arrendatario deberá proveer la siguiente información para ser incorporada en las OpSpecs:
 - (1) los nombres de las partes involucradas en el acuerdo o contrato, según corresponda y su duración;
 - (2) la nacionalidad y marcas de registro de cada aeronave que consta en el acuerdo o contrato de arrendamiento;
 - (3) la clase de operación (p. ej., regular, no regular, doméstica, internacional);
 - (4) los aeródromos o áreas de operación; y
 - (5) una declaración acerca de cuál de las partes contratantes tiene el control operacional y los plazos estipulados.

119.305 Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

- (a) No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), cuando una aeronave matriculada

en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener su oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.

- (b) La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo de la OACI y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados.
- (c) Cada Estado implementará el Artículo 83 bis según su legislación vigente.

119.310 Obtención de una autorización de desviación para realizar una operación de emergencia

- (a) En condiciones de emergencia, la AAC puede autorizar desviaciones si:
- (1) las condiciones mencionadas necesitan el transporte de personas o suministros para la protección de vidas o propiedades; y
 - (2) la AAC considera que la desviación es necesaria para la conducción expedita de las operaciones.
- (b) Cuando la AAC autoriza desviaciones para operaciones según las condiciones de emergencia:
- (1) la AAC emitirá una enmienda apropiada a las OpSpecs del explotador; o
 - (2) si la naturaleza de la emergencia no permite el tiempo necesario para la emisión de la enmienda de las OpSpecs:
 - (i) la AAC puede autorizar la desvia-

ción verbalmente; y

- (ii) el explotador deberá informar por escrito, describiendo la naturaleza de la emergencia o urgencia dentro de las 48 horas después de haber completado la operación.

119.315 Autoridad para auditar e inspeccionar

- (a) La AAC puede, en cualquier momento o lugar, realizar pruebas, inspecciones y auditorías a los explotadores, para determinar el fiel cumplimiento de las disposiciones y reglamentos aplicables.
- (b) Para que la AAC pueda cumplir con las disposiciones del párrafo anterior, el explotador debe:
- (1) permitir a los inspectores acreditados de la AAC acceso a sus oficinas, instalaciones y aeronaves;
 - (2) facilitar el acceso a las oficinas o instalaciones, de aquellos a quienes el explotador subcontrata servicios relacionados a las operaciones aéreas, mantenimiento u otros de carácter operacional;
 - (3) poner a disposición de la AAC, en su base principal de operaciones y estaciones:
 - (i) el AOC vigente y las OpSpecs;
 - (ii) los manuales de operaciones y de mantenimiento requeridos o sus volúmenes pertinentes;
 - (iii) todo registro, documento y reporte que deba conservar el explotador en virtud a los reglamentos vigentes; y
 - (iv) un listado que consigne la ubicación y cargos de cada uno de los responsables de todo registro, documento y reporte que deba conservar el explotador en virtud a los reglamentos vigentes.
 - (4) permitir el acceso libre e ininterrumpido de los inspectores acreditados por la AAC a la cabina de pilotaje o de pasajeros, en cualquiera de sus aviones, teniendo en cuenta que el piloto al mando del avión puede rehusar su acceso a la cabina de pilotaje si, en su opinión, por ello pudiera ponerse

en riesgo la seguridad del vuelo.

- (c) El explotador debe reservar, para uso de los inspectores en cumplimiento de sus funciones, el asiento del observador en cada una de sus aeronaves, desde el cual puedan ser observadas y escuchadas con facilidad las acciones y comunicaciones de las tripulaciones de vuelo.
- (d) Tras recibir el informe de la auditoría o inspección, el explotador definirá y presentará a la AAC un Plan de Acción Correctiva (PAC) que indique la forma y fecha de cumplimiento de los hallazgos, dentro del plazo establecido por dicha autoridad.

119.320 Duración y devolución del AOC y de las OpSpecs

- (a) Un AOC, emitido según este reglamento, seguirá siendo válido o efectivo, a menos que:
 - (1) el explotador lo devuelve a la AAC;
 - (2) expire su fecha de duración; o
 - (3) la AAC suspenda, revoque o de otra manera de por terminado el certificado.
- (b) Las OpSpecs emitidas de acuerdo con el LAR 121 o 135 continuarán siendo válidas o efectivas, salvo que:
 - (1) la AAC suspenda, revoque o de otra manera de por terminado el AOC;
 - (2) las OpSpecs sean enmendadas como está previsto en las Secciones 119.275 a 119.290;
 - (3) el explotador no ha conducido una clase de operación dentro del tiempo especificado en la Sección 119.325 y omite los procedimientos de dicha sección después de reasumir esa clase de operación; y
 - (4) la AAC suspende o revoca las OpSpecs para una clase de operación.
- (c) El explotador devolverá el AOC y las OpSpecs a la AAC, dentro de 30 días después de terminar sus operaciones según el LAR 121 o 135.

119.325 Continuidad de las operaciones

- (a) Para que un explotador pueda mantener los privilegios de una clase de operación autorizada en sus OpSpecs según el LAR 121 o 135, no deberá suspender sus operaciones más de:
 - (1) 60 días para operaciones regulares; y
 - (2) 90 días para operaciones no regulares.
- (b) Si un explotador deja de conducir una clase de operación para la cual está autorizado por sus OpSpecs más allá de los períodos máximos especificados en el Párrafo (a) de esta sección, no podrá conducir esta clase de operación a menos que:
 - (1) notifique a la AAC por lo menos 15 días calendario antes de reanudar esa clase de operación; y
 - (2) esté disponible y accesible 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.

119.330 Personal directivo requerido para operaciones conducidas según el LAR 121

- (a) El explotador debe definir y controlar la competencia adecuada de su personal, la misma que será acorde al alcance y complejidad de sus operaciones.
- (b) El explotador nombrará un directivo responsable que tendrá la autoridad necesaria para asegurar que todas las operaciones que ejecute la organización puedan financiarse y realizarse conforme a lo requerido en el LAR 121. El directivo responsable deberá:
 - (1) garantizar la disponibilidad de todos los recursos necesarios para llevar a cabo las operaciones;
 - (2) establecer y promover la política de seguridad operacional requerida por el Reglamento LAR 121;
 - (3) asegurar que todo el personal cumpla con los requisitos especificados en el LAR 121 y ser el contacto directo con la AAC; y

- (4) demostrar ante la AAC un conocimiento básico de este reglamento y del LAR 121.
- (c) El explotador debe nominar a una persona o grupo de personas con suficiente experiencia, competencia y calificación adecuada. Esta persona o grupo de personas se reportarán directamente al directivo responsable y entre sus responsabilidades se incluirá la de asegurar que la organización cumpla con los requisitos del LAR 121. La persona o grupos de personas nominadas y el directivo responsable deben ser aceptables para la AAC.
- (d) El directivo responsable debe asegurar que para la realización de sus operaciones, el explotador cuenta con personal competente y calificado, que trabaje durante un número suficiente de horas que le permita cumplir todas las funciones de gestión de acuerdo con el tamaño y alcance del explotador y que preste servicio, en los siguientes puestos o sus equivalentes:
- (1) Director o responsable de operaciones;
 - (2) Director o responsable de mantenimiento;
 - (3) Gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS);
 - (4) Jefe de pilotos; y
 - (5) Jefe de instrucción.
- (e) La AAC puede aprobar posiciones distintas de las listadas en el Párrafo (d) de esta sección para una operación particular, si el explotador demuestra que puede realizar la operación con el más alto grado de seguridad operacional bajo la dirección de un número menor o de diferentes categorías de personal directivo debido a:
- (1) la clase de operación involucrada;
 - (2) el número y tipo de aeronaves utilizadas; y
 - (3) el área de operaciones.
- (f) Los títulos de las posiciones requeridas por el Párrafo (d) de esta sección o los títulos y posiciones equivalentes aprobadas según el Párrafo (e) de esta sección deben ser descritas en el manual de operaciones del explotador.
- (g) Las personas que sirven en las posiciones requeridas o aprobadas según los Párrafos (d) o (e) de esta sección, y cualquier otra persona en posición de ejercer el control operacional conducido según el certificado de operación deben:
- (1) ser calificados a través de instrucción, experiencia, aptitud y habilidades;
 - (2) de acuerdo al alcance de sus responsabilidades tener un completo entendimiento de las siguientes materias con respecto a las operaciones del explotador:
 - (i) estándares de seguridad operacional en la aviación y prácticas de operación seguras;
 - (ii) LAR aplicables;
 - (iii) OpSpecs del explotador;
 - (iv) todos los requerimientos apropiados de mantenimiento y aeronavegabilidad de los LARs;
 - (v) el manual de operaciones requerido por el LAR 121; y
 - (3) ejecutar sus obligaciones atendiendo a los requisitos legales aplicables y manteniendo las operaciones dentro del más alto grado de seguridad operacional posible.
- (h) Cada explotador debe:
- (1) establecer en las disposiciones de política general del manual de operaciones requerido por el LAR 121, los deberes, responsabilidades y la autoridad del personal listado en el Párrafo (d) de esta sección;
 - (2) listar en el manual de operaciones los nombres y las direcciones de negocio de los individuos asignados a esas posiciones; y
 - (3) notificar a la AAC, dentro de un plazo de 10 días, cualquier cambio en el personal o cualquier vacante en cualquier posición listada.

119.335 Calificaciones del personal directivo para operaciones conducidas según el LAR 121

- (a) Para servir como director o responsable de operaciones según el Párrafo 119.330 (d) de este reglamento, una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe:
- (1) ser titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTLA);
 - (2) tener al menos 3 años de experiencia como director o responsable o 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
 - (3) en el caso de una persona que llega a ser director o responsable de operaciones:
 - (i) por primera vez, tener por lo menos 3 años de experiencia dentro de los últimos 6 años como piloto al mando de aviones grandes operados según el LAR 121 si el explotador opera aviones grandes. Si el explotador utiliza aviones grandes y pequeños en su operación, la experiencia puede ser obtenida, ya sea, en aviones grandes o en aviones pequeños.
 - (ii) con experiencia previa en la función, tener al menos 3 años de experiencia como piloto al mando de aviones grandes operados según el LAR 121 si el explotador opera aviones grandes. Si el explotador utiliza aviones grandes y pequeños en su operación, la experiencia puede ser obtenida, ya sea en aviones grandes o en aviones pequeños.
- (b) Para servir como jefe de pilotos según el Párrafo 119.330 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe ser titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTLA) con las habilitaciones apropiadas para al menos uno de los aviones utilizados en la operación del explotador y:
- (1) en el caso de una persona sin experiencia previa como jefe de pilotos, tener por lo menos 3 años de experiencia, dentro de los últimos 6 años, como piloto al mando de aviones grandes operados según el LAR 121 si el explotador opera aviones grandes y pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida, ya sea en aviones grandes o en aviones pequeños.
 - (2) en el caso de una persona que haya tenido experiencia previa como jefe de pilotos, tener por lo menos 3 años de experiencia como piloto al mando de un avión grande operado según el LAR 121 si el explotador opera aviones grandes. 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.
- (c) Para servir como director o responsable de mantenimiento según el Párrafo 119.330 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe:
- (1) poseer título de ingeniero aeronáutico o una calificación técnica equivalente; y
 - (2) tener una experiencia mínima de tres (3) años en puestos de responsabilidad relacionadas con el mantenimiento de aeronaves con un explotador de servicios aéreos o en una organización de mantenimiento aprobada.
- (d) Para desempeñarse como gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), según el Párrafo 119.330 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe:
- (1) poseer una calificación técnica en sistemas de gestión;
 - (2) experiencia en el área de mantenimiento o de operaciones de vuelo; y

- (3) conocer las partes pertinentes de los manuales del explotador y de sus OpSpecs.

119.340 Personal directivo requerido para operaciones conducidas según el LAR 135

- (a) El explotador debe definir y controlar la competencia adecuada de su personal, la misma que será acorde al alcance y complejidad de sus operaciones.
- (b) El explotador nombrará un directivo responsable que tendrá la autoridad necesaria para asegurar que todas las operaciones que ejecute la organización puedan financiarse y realizarse conforme a lo requerido en el LAR 135. El directivo responsable deberá:
- (1) garantizar la disponibilidad de todos los recursos necesarios para llevar a cabo las operaciones;
 - (2) establecer y promover la política de seguridad operacional requerida por el Reglamento LAR 135;
 - (3) asegurar que todo el personal cumpla con los requisitos especificados en el LAR 135 y ser el contacto directo con la ACC; y
 - (4) demostrar ante la AAC un conocimiento básico de este reglamento y del LAR 135.
- (c) El explotador debe nominar a una persona o grupo de personas con suficiente experiencia, competencia y calificación adecuada. Esta persona o grupo de personas se reportarán directamente al directivo responsable y entre sus responsabilidades se incluirá la de asegurar que la organización cumpla con los requisitos del LAR 135. La persona o grupos de personas nominadas y el directivo responsable deben ser aceptables para la AAC.
- (d) El directivo responsable debe asegurar que para la realización de sus operaciones, el explotador cuenta con suficiente personal competente y calificado, que trabaje durante un número suficiente de horas que le permita cumplir todas las funciones de gestión de acuerdo con el tamaño y alcance del explotador y que preste servicio, en los siguientes puestos o sus equivalentes:
- (1) Director o responsable de operaciones;
 - (2) Director o responsable de mantenimiento;
 - (3) Gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS); y
 - (4) Jefe de pilotos.
- (e) La AAC puede aprobar posiciones distintas de las listadas en el Párrafo (d) de esta sección para una operación particular, si el explotador demuestra que puede realizar la operación con el más alto grado de seguridad operacional bajo la dirección de un número menor o de diferentes categorías de personal de gestión debido a:
- (1) la clase de operación involucrada;
 - (2) el número y tipo de aeronaves utilizadas; y
 - (3) el área de operaciones.
- (f) Los títulos de las posiciones requeridas por el Párrafo (d) de esta sección o los títulos y el número de posiciones equivalentes aprobadas según el Párrafo (e) de esta sección deben ser descritas en el manual de operaciones del explotador.
- (g) Las personas que sirven en las posiciones requeridas o aprobadas según los Párrafos (d) o (e) de esta sección, y cualesquier otros en posición de ejercer el control operacional conducido según el certificado de operación deben:
- (1) ser calificadas a través de instrucción, experiencia, aptitud y habilidades;
 - (2) de acuerdo al alcance de sus responsabilidades tener un completo entendimiento de las siguientes materias con respecto a las operaciones del explotador:
 - (i) estándares de seguridad operacional en la aviación y prácticas de operación seguras;
 - (ii) LARs;
 - (iii) OpSpecs del explotador;
 - (iv) todos los requerimientos apropiados de mantenimiento y aeronavegabilidad de los LAR;

- (v) el manual de operaciones requerido por el LAR 135; y
- (3) ejecutar sus obligaciones atendiendo a los requisitos legales aplicables y manteniendo las operaciones dentro del más alto grado de seguridad posible.
- (h) Cada explotador debe:
- (1) establecer en las disposiciones de política general del manual de operaciones requerido por el LAR 135, los deberes, responsabilidades y la autoridad del personal listado en el Párrafo (d) de esta sección;
 - (2) listar en el manual de operaciones los nombres y las direcciones de negocio de los individuos asignados a esas posiciones; y
 - (3) notificar a la AAC, dentro de un plazo de 10 días, cualquier cambio en el personal o cualquier vacante en cualquier posición listada.
- 119.345 Calificaciones del personal directivo para operaciones conducidas según el LAR 135**
- (a) Para servir como director o responsable de operaciones según el Párrafo 119.340 (d), 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 cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe:
- (1) ser titular de una licencia PTLA y una de las siguientes calificaciones:
 - (i) tener por lo menos 3 años de experiencia como director o responsable o supervisor en una posición en la cual ejerció control operacional sobre cualquier operación conducida según el LAR 121 o 135; o
 - (ii) en el caso de una persona que llega a ser director o responsable de operaciones:
 - (A) por primera vez, tener por lo menos 3 años de experiencia dentro de los últimos 6 años, como piloto al mando de una aeronave operada según el LAR 121 o 135.
- (B) con experiencia previa en la función, tener por lo menos 3 años de experiencia como piloto al mando de aeronaves operadas según el LAR 121 o 135.
- (b) Para servir como director o responsable de operaciones según el Párrafo 119.340 (d) de un explotador que solamente conduce operaciones en las que se requiere que el piloto al mando posea una licencia de piloto comercial, la persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe ser titular por lo menos de una licencia de piloto comercial. Si una habilitación instrumental es requerida para cualquier piloto al mando del explotador, el director o responsable de operaciones también debe ser titular de una habilitación de instrumentos. Además, el director o responsable de operaciones debe poseer las calificaciones prescritas en los Párrafos (a) (1) (i) y (a) (1) (ii) de esta sección.
- (c) Para servir como jefe de pilotos según el Párrafo 119.340 (a), de un explotador que conduce cualquier operación para la cual el piloto al mando debe ser titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTLA), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe ser titular de una licencia PTLA con las habilitaciones apropiadas y debe estar calificado para servir como piloto al mando en por lo menos una aeronave utilizada en la operación del explotador y poseer una de las calificaciones prescritas en los Párrafos (a) (1) (ii) (A) y (a) (1) (ii) (B) de esta sección. .
- (d) Para servir como jefe de pilotos según el Párrafo 119.340 (d), de un explotador que solamente conduce operaciones en las que se requiere que el piloto al mando posea una licencia de piloto comercial, la persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe mantener por lo menos una licencia de piloto comercial. Si una habilitación instrumental es requerida para cualquier piloto al mando del explotador,

el jefe de pilotos debe también mantener una habilitación de instrumentos. El jefe de pilotos debe ser calificado para servir como piloto al mando en por lo menos una aeronave utilizada en la operación del explotador. Además, el jefe de pilotos debe poseer una de las calificaciones prescritas en los Párrafos (a) (1) (ii) (A) y (a) (1) (ii) (B) de esta sección.

- (e) Para servir como director o responsable de mantenimiento según el Párrafo 119.340 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe:
- (1) poseer título de ingeniero aeronáutico o una calificación técnica equivalente; o
 - (2) tener una experiencia mínima de tres (3) años en puestos de responsabilidad relacionados con el mantenimiento de aviones con un explotador de servicios aéreos o en una organización de mantenimiento aprobada.
- (f) Para desempeñarse como gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), según el Párrafo 119.340 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe:
- (1) poseer una calificación técnica en sistemas de gestión;
 - (2) experiencia en el área de mantenimiento o de operaciones de vuelo; y
 - (3) conocer las partes pertinentes de los manuales del explotador y de sus OpSpecs.

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO