



**Cuestión 4A del  
Orden del Día:**

**Iniciativas para el desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la  
Región**

**Implementación de la categoría de aeronaves deportivas ligeras como medio para el desarrollo  
seguro y sostenible de la industria de aeronaves pequeñas en la región SAM**

(Presentada por Brasil)

**RESUMEN**

A lo largo de los años, las autoridades de aviación civil han luchado por crear nuevos modelos regulatorios capaces de animar a los fabricantes a desarrollar nuevas aeronaves pequeñas y seguras, especialmente debido a los elevados costos asociados al proceso de certificación de tipo y producción. Por otra parte, la categoría de aeronaves deportivas ligeras ha ido ganando aceptación en el mercado de la aviación general en todo el mundo, debido principalmente a la simplicidad del modelo regulatorio y a su ahorro de costos, al tiempo que cumple con el nivel de seguridad operacional adecuado para este tipo de aeronaves. Esta categoría de aeronaves tiene el potencial de promover de manera segura y rentable el comercio internacional y el desarrollo de la industria de aeronaves pequeñas. Para lograr este objetivo, los Estados de la Región SAM deben esforzarse por implantar dicha categoría en su marco regulatorio nacional y cooperar a escala internacional para reducir las barreras técnicas al comercio internacional.

**Referencias:**

- [Resolución A41-24](#) *Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el desarrollo sostenible*
- [Declaración para promover la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la Región Panamericana, que presenta la visión para 2020-2035, Sept. 2018](#)
- *Objetivo 9 de A/RES/70/1 Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, Sept. 2015*

**Objetivos estratégicos  
de la OACI:**

Esta nota de estudio está relacionada con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Desarrollo económico del transporte aéreo

**1. Introducción**

1.1 La industria de la aviación desempeña un papel clave en el desarrollo económico a nivel nacional, regional y mundial. La OACI, en su 41ª Asamblea, a través de la Resolución A41-24, confía en los importantes aportes de la aviación a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, fomentando el empleo, el comercio y la industrialización para aumentar significativamente el producto interno bruto.

1.2 Sin embargo, a lo largo de los años, las autoridades de aviación civil han tenido dificultades para crear nuevos modelos regulatorios capaces de alentar a los fabricantes a desarrollar nuevas aeronaves pequeñas seguras, debido principalmente a los elevados costos asociados al establecimiento de una industria aeronáutica que cumpla con los requisitos de un proceso de certificación de tipo y producción.

1.3 Asimismo, la mayoría de las aeronaves pequeñas certificadas de la aviación general tienen una base de certificación antigua y poco a poco están siendo reemplazadas por aeronaves experimentales en muchos lugares del mundo.

1.4 Para abordar estos temas, la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos creó en 2004 la categoría de aeronaves deportivas ligeras, enfocada en aeronaves relativamente pequeñas, lentas y sencillas. Desde entonces, las autoridades de todo el mundo han ido adoptando, cada vez más, esta categoría en su marco regulatorio.

1.5 A lo largo de los años, esta categoría ha ido ganando cada vez más aceptación en el mercado de la aviación general, debido principalmente a la simplicidad del modelo regulatorio y a su ahorro de costos, al tiempo que cumple con el nivel de seguridad operacional apropiado para este tipo de aeronaves. En la mayoría de los países, esta categoría no se somete a un proceso de certificación de tipo ni a una certificación de producción del fabricante. En vez de ello, las autoridades emiten certificados de aeronavegabilidad basados en las declaraciones de cumplimiento de los fabricantes en cuanto a las normas de consenso aceptadas por las autoridades.

1.6 Si bien las disposiciones para la categoría de aeronaves livianas han sido incluidas en los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), la falta de armonización en los procedimientos utilizados por las autoridades de la Región SAM para aprobar estas aeronaves limita su comercio y beneficios en la Región SAM.

## 2. **Discusión**

2.1 Las normas consensuadas para la categoría de aeronaves deportivas ligeras han sido desarrolladas y actualizadas por el Comité Internacional F37 sobre Aeronaves Deportivas Ligeras de la ASTM a través de la colaboración global entre las autoridades de aviación civil y la industria. Luego de la publicación o revisión de una norma consensuada por el Comité F37 de la ASTM, las autoridades publican su aceptación de dicha norma consensuada para la certificación de una aeronave deportiva ligera.

2.2 Este enfoque permite a los fabricantes autodeclarar que cada aeronave cumple con las normas consensuadas de la autoridad. El fabricante es el único responsable de la revisión, prueba y aprobación de la aeronave, así como del sistema de aseguramiento de la calidad de la fabricación, de conformidad con las normas consensuadas. Este procedimiento es una alternativa a los elevados costos asociados a los procesos de certificado de tipo y de producción, y ofrece mayor seguridad operacional que las aeronaves experimentales sin aumentar sustancialmente la carga para la industria.

2.3 Un hecho importante a destacar es que la experiencia ha demostrado, a lo largo de los años, que el índice de accidentes en aeronaves deportivas ligeras tiende a ser el mismo que en aeronaves certificadas del mismo tamaño en uso personal, lo que reafirma el nivel adecuado de seguridad operacional de la categoría.

2.4 En 2010, la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC) emitió una norma para la fabricación y diseño de aeronaves deportivas ligeras.

2.5 La norma pretendía resolver los siguientes problemas en el mercado brasileño de la aviación general pequeña:

- gran demanda de aviones experimentales, menos caros que los certificados, pero con un nivel de seguridad operacional desconocido;
- elevados costos del proceso de certificación de tipo y producción;
- un número reducido de fabricantes nacionales certificados; y
- una flota de aviones certificados envejecida y de baja tecnología.

2.6 A través de los años, docenas de fabricantes de aeronaves se han incorporado a la categoría deportiva ligera en Brasil, obteniendo la aceptación de la ANAC. Seis de ellos son fabricantes brasileños que anteriormente actuaban sólo en el mercado de aeronaves experimentales. Otros fabricantes brasileños están en proceso de ser aceptados por la ANAC. Estos resultados indican que la estrategia reguladora brasileña ha contribuido a mejorar la seguridad operacional y el desarrollo de la industria.

2.7 El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) ha realizado esfuerzos continuos para actualizar los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) con disposiciones para la categoría de aeronaves ligeras referidas a diversos aspectos de diseño, fabricación, instrucción, licenciamiento, mantenimiento y operaciones. Este trabajo sienta las bases para una colaboración más estrecha y alianzas eficaces para el desarrollo sostenible de la categoría de aeronaves deportivas ligeras en la Región SAM.

2.8 No obstante, aunque hay mucho margen para ampliar el mercado de las aeronaves deportivas ligeras en la región SAM, existen retos para su comercialización.

2.9 Un aspecto crítico está relacionado con la escasa adhesión de la Región SAM al modelo de aeronave deportiva ligera. A pesar de los esfuerzos normativos del SRVSOP en favor de la categoría de aeronaves deportivas ligeras, algunos Estados de la región SAM no han modificado su marco regulatorio en este sentido.

2.10 Los esfuerzos en materia de armonización regional traerían beneficios potenciales a la Región SAM, fomentando el comercio internacional, el desarrollo de la industria y la seguridad operacional a nivel global, la reducción de costos, una renovación más fácil de la flota con aeronaves más seguras y la reducción de las barreras reglamentarias al desarrollo de la industria.

### 3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a considerar la información presentada en esta nota de estudio y a instar a los Estados de la Región SAM a:

- a) seguir apoyando el desarrollo de la categoría deportiva ligera en los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR);
- b) dar prioridad al establecimiento de un marco regulatorio nacional para la categoría de aeronaves deportivas ligeras y fomentar el sector de las aeronaves pequeñas.