

Proyecto OACI RLA/99/901

Décima Segunda Reunión del Panel de Expertos en Operaciones
(Lima, Perú, 17 al 21 de julio de 2017)

Propuesta de incorporación de actualizaciones pendientes y correcciones editoriales a los LAR

Presentada por: Comité Técnico

Resumen

Esta nota de estudios proporciona información para realizar el análisis de la propuesta de enmienda a los LAR 91, 119, 121 y 135 para adecuación a las normas y métodos recomendados (SARPs).

Referencias

- Anexo 6 Partes I, II y III
- LAR 91, 119, 121, 135

A ser analizada por los miembros del Panel y discutida con carácter previo durante las sesiones de teleconferencia programadas por el Comité Técnico.

1. Antecedentes

1.1 El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), tiene la misión de optimizar los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la Región Latinoamericana, proporcionando asesoría y asistencia con miras a superar los problemas de los Estados miembros con dificultades para el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional, así como contribuir, en estrecha coordinación con la OACI, para la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

1.2 Una de las principales funciones del SRVSOP es la de proponer reglamentos y procedimientos uniformes en las áreas concernientes a la seguridad operacional de la aviación civil, compatibles con las normas y métodos recomendados pertinentes que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y con los procedimientos y textos de orientación conexos, tendentes a la armonización y/o adopción de dichos reglamentos y procedimientos por los Estados participantes.

1.3 Asimismo, el SRVSOP debe proporcionar asesoramiento, asistencia y capacitación a los Estados participantes que lo requieran para la implantación y aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en los procedimientos y textos de orientación conexos, así como de los reglamentos y procedimientos uniformes que adopte el SRVSOP, coordinando la planificación y ejecución de las acciones pertinentes.

1.4 El principio fundamental en el desarrollo de los LAR es asegurar a los Estados miembros el cumplimiento de las SARPs de los Anexos al Convenio de Chicago, como apoyo a la obligación que tienen cada uno de éstos en su calidad de Estados contratantes del Convenio de Aviación Civil Internacional.

2. Análisis

2.1 Una vez analizado el contenido de los reglamentos, y recibidos los comentarios sobre la experiencia de los Estados miembros en la aplicación de los LAR, se desarrollaron las propuestas de enmiendas a los LAR 91, 119, 121 y 135 que figuran en el Apéndice A para facilitar la aplicación de los reglamentos del Conjunto LAR OPS, y para garantizar a los Estados la cobertura reglamentaria frente a las preguntas del protocolo de la USOAP.

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 en el Apéndice A; y
- b) aceptar o emitir comentarios que consideren pertinentes relacionados con la propuesta de inserción y actualización de los LAR 91, 119, 121, 135.

NE3 - Adjunto A

LAR 91 Reglas de vuelo y operación general		
Parte I: Aeronaves		
Capítulo D – Operaciones de vuelo		
Referencia	Detalle de la enmienda	Comentarios
91.685	<p>Operaciones en espacio aéreo MNPS - Aviones</p> <p>(a) Ninguna persona podrá operar un avión en un espacio aéreo con especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS), salvo que:</p> <p>(1) el avión tenga la capacidad de performance de navegación aprobada por la AAC del Estado de matrícula que cumpla con los requerimientos del Apéndice E de este reglamento; y(2) el explotador esté autorizado para realizar las operaciones MNPS en cuestión, ya sea:</p> <p>(i) por la AAC del Estado de matrícula cuando las operaciones son de aviación general; o</p> <p>(ii) por la AAC del Estado del explotador cuando las operaciones son de transporte aéreo comercial.</p> <p>(b) La AAC del Estado de matrícula o del Estado del explotador según el caso, podrá autorizar una desviación a los requerimientos de esta sección de acuerdo con la Sección C. del Apéndice E de la Parte I de este reglamento.</p>	Viene del Capítulo L donde estaba ubicado erróneamente
91.690	<p>Operaciones en espacio aéreo RVSM - Aviones</p> <p>(a) Ninguna persona podrá operar un avión en espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM), salvo que:</p> <p>(1) el avión tenga la capacidad de performance de navegación aprobada por la AAC del Estado de matrícula que cumpla con los requerimientos del Apéndice F de este reglamento; y</p> <p>(2) el explotador esté autorizado para realizar operaciones en espacio aéreo RVSM, ya sea:</p> <p>(i) por la AAC del Estado de matrícula cuando las operaciones son de aviación general; o</p> <p>(ii) por la AAC del Estado del explotador cuando las operaciones son de transporte aéreo comercial.</p> <p>(b) La AAC del Estado de matrícula o del Estado del explotador según el caso, podrá autorizar una desviación a los requerimientos de esta sección, de acuerdo con la Sección e. del Apéndice F de la Parte I de este reglamento.</p>	Viene del Capítulo L donde estaba ubicado erróneamente
91.695	<p>Operaciones de la navegación basada en la</p>	Viene del Capítulo L donde estaba ubicado erróneamente

	<p>performance (PBN)</p> <p>(a) Ninguna persona podrá utilizar una aeronave en operaciones para las que se ha prescrito una especificación de navegación basada en la performance (PBN), salvo que:</p> <p>(1) la aeronave esté dotada del equipo de navegación aprobado por la AAC del Estado de matrícula que le permita funcionar de conformidad con las especificaciones para la navegación prescritas; y</p> <p>(2) el explotador esté autorizado para realizar operaciones PBN, ya sea:</p> <p>(i) por la AAC del Estado de matrícula cuando las operaciones son de aviación general; o</p> <p>(ii) por la AAC del Estado del explotador cuando las operaciones son de transporte aéreo comercial.</p>	
--	---	--

<p align="center">LAR 91 Reglas de vuelo y operación general Parte I: Aeronaves Capítulo L – Operaciones de aeronaves extranjeras y nacionales que operan en el exterior y reglas que gobiernan a las personas a bordo de dichas aeronaves</p>		
Referencia	Detalle de la enmienda	Comentarios
91.1630	<p>Operaciones en espacio aéreo MNPS – Aviones</p> <p>(a) Ninguna persona podrá operar un avión en un espacio aéreo con especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS), salvo que:</p> <p>(1) el avión tenga la capacidad de performance de navegación aprobada por la AAC del Estado de matrícula que cumpla con los requerimientos del Apéndice E de este reglamento; y (2) el explotador esté autorizado para realizar las operaciones MNPS en cuestión, ya sea:</p> <p>(i) por la AAC del Estado de matrícula cuando las operaciones son de aviación general; o</p> <p>(ii) por la AAC del Estado del explotador cuando las operaciones son de transporte aéreo comercial.</p> <p>(b) La AAC del Estado de matrícula o del Estado del explotador según el caso, podrá autorizar una desviación a los requerimientos de esta sección de acuerdo con la Sección C. del Apéndice E de la Parte I de este reglamento.</p>	Se traslada al Capítulo D por no corresponder al Capítulo L
91.1635	<p>Operaciones en espacio aéreo RVSM – Aviones</p> <p>(a) Ninguna persona podrá operar un avión en espacio aéreo con separación vertical mínima</p>	Se traslada al Capítulo D por no corresponder al Capítulo L

	<p>reducida (RVSM), salvo que:</p> <p>(1) el avión tenga la capacidad de performance de navegación aprobada por la AAC del Estado de matrícula que cumpla con los requerimientos del Apéndice F de este reglamento; y</p> <p>(2) el explotador esté autorizado para realizar operaciones en espacio aéreo RVSM, ya sea:</p> <p style="padding-left: 40px;">(i) por la AAC del Estado de matrícula cuando las operaciones son de aviación general; o</p> <p style="padding-left: 40px;">(ii) por la AAC del Estado del explotador cuando las operaciones son de transporte aéreo comercial.</p> <p>(b) La AAC del Estado de matrícula o del Estado del explotador según el caso, podrá autorizar una desviación a los requerimientos de esta sección, de acuerdo con la Sección e. del Apéndice F de la Parte I de este reglamento.</p>	
91.1640	<p>Operaciones de la navegación basada en la performance (PBN)</p> <p>(a) Ninguna persona podrá utilizar una aeronave en operaciones para las que se ha prescrito una especificación de navegación basada en la performance (PBN), salvo que:</p> <p>(1) la aeronave esté dotada del equipo de navegación aprobado por la AAC del Estado de matrícula que le permita funcionar de conformidad con las especificaciones para la navegación prescritas; y</p> <p>(2) el explotador esté autorizado para realizar operaciones PBN, ya sea:</p> <p style="padding-left: 40px;">(i) por la AAC del Estado de matrícula cuando las operaciones son de aviación general; o</p> <p style="padding-left: 40px;">(ii) por la AAC del Estado del explotador cuando las operaciones son de transporte aéreo comercial.</p>	Se traslada al Capítulo D por no corresponder al Capítulo L

LAR 91 Reglas de vuelo y operación general		
Parte I: Aeronaves		
Capítulo M – Desviaciones Exenciones		
Referencia	Detalle de la enmienda	Comentarios
91.1705	<p>Política y procedimientos sobre la emisión de desviaciones exenciones</p> <p>(a) La AAC puede emitir un certificado de desviación de cualquier regla listada en este capítulo, si la AAC determina que la operación propuesta de una aeronave puede ser conducida con seguridad</p>	<p>Las desviaciones fueron incorporadas en el LAR 91 desde el FAR 91 para incluir la figura del “waiver” de la FAA.</p> <p>La OACI sin embargo, no reconoce la figura de la</p>

	<p>según los términos de dicha desviación.</p> <p>(b) Una solicitud para un certificado de desviación según este capítulo debe presentarse en la forma y modo prescrito por la AAC.</p> <p>(c) Un certificado de desviación es efectivo en la forma como está especificado en el mismo.</p> <p>(a) La solicitud de exenciones se ajustará a lo dispuesto por el LAR 11.220.</p>	<p>desviación y aclara en la PQ LEG 1.027 que el término reconocido es “Exenciones” que abarca también las excepciones, desviaciones y prórrogas.</p> <p>La PQ LEG 1.028 por su parte exige al Estado políticas y procedimientos para la emisión de exenciones, que incluya el registro y publicación de las exenciones; así como los criterios para la realización de evaluaciones de riesgo, análisis, estudios aeronáuticos, etc.</p> <p>Los LAR ya tienen publicados los requisitos relativos a la solicitud y emisión de exenciones en el LAR 11, por tal motivo se incorpora la enmienda propuesta para garantizar la compatibilidad con el LAR 11, y se incluyen en el MIO los procedimientos correspondientes.</p>
<p>91.1710</p>	<p>Reglas sujetas a desviación</p> <p>(a) Si la AAC considera pertinente, las siguientes reglas serán sujetas de desviación:</p> <p>(1) Sección 91.555—Uso de cinturón de seguridad y tirantes de hombro;</p> <p>(2) Sección 91.180—Operaciones en la proximidad de otra aeronave;</p> <p>(3) Sección 91.410—Remolque de otros equipos que no sean los nombrados en la sección 91.405;</p> <p>(4) Sección 91.420—Vuelo acrobático;</p> <p>(5) Sección 91.430—Áreas de vuelo de pruebas; y</p> <p>(6) Sección 91.435—Limitaciones de operación de aeronaves de categoría restringida.</p>	<p>Las desviaciones fueron incorporadas en el LAR 91 desde el FAR 91 para incluir la figura del “wavier” de la FAA.</p> <p>La OACI sin embargo, no reconoce la figura de la desviación y aclara en la PQ LEG 1.027 que el término reconocido es “Exenciones” que abarca también las excepciones, desviaciones y prórrogas.</p> <p>La PQ LEG 1.028 por su parte exige al Estado políticas y procedimientos para la emisión de exenciones, que incluya el registro y publicación de las exenciones; así como los criterios para la realización de evaluaciones de riesgo, análisis, estudios aeronáuticos, etc.</p> <p>Los LAR ya tienen publicados los requisitos relativos a la solicitud y emisión de exenciones en el LAR 11, por tal motivo se incorpora la enmienda propuesta para garantizar la compatibilidad con el LAR 11, y se incluyen en el MIO los</p>

		procedimiento correspondientes.
--	--	---------------------------------

LAR 119 Certificación de explotadores de servicios aéreos Capítulo C – Certificación, especificaciones relativas a las operaciones y requisitos para el personal directivo de los explotadores LAR 121 y 135		
Referencia	Detalle de la enmienda	Comentarios
119.295	<p>Arrendamiento de aeronaves con tripulación</p> <p>(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.</p> <p>(b) El contrato de arrendamiento incluirá al menos la siguiente información:</p> <p>(1) los nombres de las partes del acuerdo y la duración del mismo;</p> <p>(2) las marcas de nacionalidad y de matrícula de cada aeronave involucrada en el acuerdo;</p> <p>(3) la clase o las clases de operaciones a realizar;</p> <p>(4) los aeródromos o áreas de operación;</p> <p>(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;</p> <p>(6) la fecha de vencimiento del acuerdo de arrendamiento;</p> <p>(8) provisión y asignación, así como la responsabilidad por la instrucción de las tripulaciones ;</p> <p>(9) aeronavegabilidad y ejecución del mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves de acuerdo al programa de mantenimiento;</p> <p>(10) preparación del despacho operacional;</p> <p>(11) provisión de servicios de escala de la aeronave;</p> <p>(12) programación de los vuelos (si corresponde);</p> <p>y</p> <p>(13) cualquier otro ítem, condición o limitación que la AAC determine necesario.</p>	<p>El texto de los LAR 119.295 y 119.300 fue extraído del FAR 119, pero son incompatibles en lo relacionado a las enmiendas de las OpSpecs debido a que las OpSpecs de la FAA no cumplen el formato OACI.</p> <p>El texto de la enmienda propuesta pretende armonizar el contenido de los requisitos 119.295 y 119.300 con el formato y contenido de las OpSpecs tipo OACI y el contenido de orientación del Doc. 8335.</p>

	<p>(c) Al recibir la copia del contrato de arrendamiento con tripulación, la AAC determinará cuál 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> (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. <p>(c) Al hacer la determinación de los requisitos del Párrafo (b) de esta sección, la AAC considerará lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> (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. <p>(d) A menos que una copia del contrato de arrendamiento se encuentre a bordo de la aeronave durante todo el tiempo en que se desarrollen operaciones de vuelo según dicho contrato, las OpSpecs de la, o las, aeronaves que son objeto del contrato de arrendamiento serán modificadas para incluir la información requerida por el inciso (b).</p>	
119.300	Arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera sin tripulación	El texto de los LAR 119.295 y 119.300 fue extraído del FAR

<p>(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.</p> <p>(b) Un explotador podrá ser autorizado a operar una aeronave con matrícula extranjera siempre que:</p> <p>(1) la aeronave sea operada por el explotador, aplicando los reglamentos de operaciones del Estado del explotador;</p> <p>(2) exista un acuerdo vigente entre el Estado del explotador y el Estado de matrícula que:</p> <p>(i) durante la operación de la aeronave por parte del explotador, se apliquen los reglamentos de aeronavegabilidad del Estado de matrícula; o</p> <p>(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</p> <p>(3) el acuerdo determine que la AAC tendrá libre e ininterrumpido acceso a la aeronave en cualquier momento y lugar.</p> <p>(c) Un explotador podrá ser autorizado a operar una aeronave con matrícula extranjera, si demuestra a la AAC:</p> <p>(1) la forma como aplicará y cumplirá la reglamentación del Estado de matrícula.</p> <p>(2) que el contrato de arrendamiento entre las partes con todos los deberes y derechos establece:</p> <p>(i) los nombres de las partes involucradas en el acuerdo o contrato, según corresponda y su duración;</p> <p>(ii) la nacionalidad y marcas de registro de cada aeronave que consta en el acuerdo o contrato de arrendamiento;</p> <p>(iii) la clase de operación (p. ej., regular, no regular, doméstica, internacional);</p> <p>(iv) los aeródromos o áreas de operación;</p> <p>(v) una declaración acerca de cuál de las partes contratantes tiene el control operacional y los plazos estipulados</p> <p>(vi) el control de mantenimiento de la aeronave; y</p> <p>(viii) el control de la tripulación.</p> <p>(d) La AAC determinará, de acuerdo a lo estipulado</p>	<p>119, pero son incompatibles en lo relacionado a las enmiendas de las OpSpecs debido a que las OpSpecs de la FAA no cumplen el formato OACI.</p> <p>El texto de la enmienda propuesta pretende armonizar el contenido de los requisitos 119.295 y 119.300 con el formato y contenido de las OpSpecs tipo OACI y el contenido de orientación del Doc. 8335.</p>
--	--

	<p>en los Párrafos (b) y (c) de esta sección, cuál 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:</p> <p>(1) los nombres de las partes involucradas en el acuerdo o contrato, según corresponda y su duración;</p> <p>(2) la nacionalidad y marcas de registro de cada aeronave que consta en el acuerdo o contrato de arrendamiento;</p> <p>(3) la clase de operación (p. ej., regular, no regular, doméstica, internacional);</p> <p>(4) los aeródromos o áreas de operación; y</p> <p>(5) una declaración acerca de cuál de las partes contratantes tiene el control operacional y los plazos estipulados.</p> <p>(e) A menos que una copia del contrato de arrendamiento se encuentre a bordo de la aeronave durante todo el tiempo en que se desarrollen operaciones de vuelo según dicho contrato, las OpSpecs de la, o las, aeronaves que son objeto del contrato de arrendamiento serán modificadas para incluir la información requerida por el inciso (c)(2).</p>	
--	---	--

LAR 121 Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares Capítulo A – Generalidades		
Referencia	Detalle de la enmienda	Comentarios
121.001	<p>Definiciones y abreviaturas</p> <p>(a) Definiciones.- Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:</p> <p>(xx) <u>Accidente</u>. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:</p> <p>(i) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:</p> <p>(1) hallarse en la aeronave, o</p>	<p>Incorporación de las definiciones del Anexo 19 relativas a la implementación y funcionamiento del SMS.</p>

	<p>(2) por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o</p> <p>(3) por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o</p> <p>(ii) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:</p> <p>(1) afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y</p> <p>(2) que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o</p> <p>(iii) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.</p> <p>(xx) <u>Incidente</u>. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.</p> <p>(xx) <u>Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional</u>. Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.</p> <p>(xx) <u>Mejores prácticas de la industria</u>. Textos de orientación preparados por un órgano de la industria, para un sector particular de la industria de la aviación, a fin de que se cumplan los requisitos de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional, otros requisitos de seguridad</p>	
--	--	--

	<p>operacional de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas.</p> <p>(xx) <u>Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional</u>. El objetivo proyectado o que se desea conseguir, en cuanto a los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado.</p> <p>(xx) <u>Personal de operaciones</u>. Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.</p> <p><i>Nota.— Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala.</i></p> <p>(xx) <u>Rendimiento en materia de seguridad operacional</u>. Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.</p> <p>(xx) <u>Riesgo de seguridad operacional</u>. La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.</p> <p>(xx) <u>Seguridad operacional</u>. Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.</p>	
--	---	--

LAR 121 Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares
Capítulo E – Requerimiento de manuales

Referencia	Detalle de la enmienda	Comentarios
121.410	<p>Preparación de manuales</p> <p>(a) El explotador establecerá un sistema de documentos de seguridad de vuelo para uso y guía del personal de operaciones.</p> <p>(b) En este sistema se recopilará y organizará la información necesaria para las operaciones en tierra y de vuelo, que incluirá, como mínimo, el manual de operaciones (OM) y el manual de control de mantenimiento (MCM) del explotador.</p> <p>(c) El formato y contenido de los documentos de seguridad de vuelo deberá ser aceptable para la AAC.</p> <p>(d) El explotador mantendrá vigente el manual de operaciones y proporcionará a la AAC, en los plazos previstos, un ejemplar para someterlo a</p>	

	<p>revisión, aceptación y donde se requiera, a aprobación.</p> <p>(e) El explotador incorporará en el manual de operaciones, todo texto que la AAC considere obligatorio.</p> <p>(f) Las disposiciones del manual de operaciones son de cumplimiento obligatorio para el personal de operaciones de vuelo y de tierra del explotador, aún en aquellas partes cuyo contenido sea más restrictivo que la reglamentación.</p> <p>(g) En el diseño de los manuales a los que se refiere el párrafo (a) se observarán los principios relativos a factores humanos.</p> <p>(h) El manual de operaciones:</p> <p>(1) puede ser preparado en un solo volumen o en partes, de forma impresa o de otra forma aceptable para la AAC; y</p> <p>(2) debe ser modificado o revisado, siempre que sea necesario, a fin de asegurar que esté al día la información en él contenida. Todas estas modificaciones o revisiones se comunicarán al personal que deba usar dicho manual.</p> <p>(i) Los requisitos relativos a la preparación del manual de control de mantenimiento figuran en la Sección 121.1130 del Capítulo I de este reglamento.</p>	<p>Proporciona mayor claridad sobre la obligatoriedad de las disposiciones del manual de operaciones</p>
--	--	--

LAR 135 Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares Capítulo A – Generalidades		
Referencia	Detalle de la enmienda	Comentarios
135.001	<p>Definiciones y abreviaturas</p> <p>(a) Definiciones.- Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:</p> <p>(xx) <u>Accidente</u>. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:</p> <p>(i) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:</p>	<p>Incorporación de las definiciones del Anexo 19 relativas a la implementación y funcionamiento del SMS.</p>

	<p>(1) hallarse en la aeronave, o</p> <p>(2) por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o</p> <p>(3) por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o</p> <p>(ii) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:</p> <p>(1) afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y</p> <p>(2) que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o</p> <p>(iii) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.</p> <p>(xx) <u>Incidente</u>. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.</p> <p>(xx) <u>Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional</u>. Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.</p> <p>(xx) <u>Mejores prácticas de la industria</u>. Textos de orientación preparados por un órgano de la industria, para un sector particular de la industria de la aviación, a fin de que se cumplan los requisitos de las normas y métodos</p>	
--	---	--

	<p>recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional, otros requisitos de seguridad operacional de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas.</p> <p>(xx) <u>Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional</u>. El objetivo proyectado o que se desea conseguir, en cuanto a los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado.</p> <p>(xx) <u>Personal de operaciones</u>. Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.</p> <p><i>Nota.— Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala.</i></p> <p>(xx) <u>Rendimiento en materia de seguridad operacional</u>. Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.</p> <p>(xx) <u>Riesgo de seguridad operacional</u>. La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.</p> <p>(xx) <u>Seguridad operacional</u>. Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.</p>	
<p>135.035</p>	<p>Requerimientos de manuales</p> <p>(a) El explotador establecerá un sistema de documentos de seguridad de vuelo para uso y guía del personal de operaciones, de acuerdo con las condiciones de los subpárrafos (d) al (j) de esta Sección.</p> <p>(b) El formato y contenido de los documentos de seguridad de vuelo deberá ser aceptable para la AAC.</p> <p>(c) En este sistema se recopilará y organizará la información necesaria para las operaciones en tierra y de vuelo, que incluirá como mínimo, el manual de operaciones y el manual de control de mantenimiento del explotador.</p> <p>(d) En cumplimiento con (a), (b) y (c) todo explotador que utilice más de un piloto en sus operaciones debe:</p>	

	<p>(1) preparar y mantener vigente un manual de operaciones (OM) y un manual de control de mantenimiento (MCM), para uso y guía del personal de gestión, de vuelo, de operaciones en tierra y de mantenimiento;</p> <p>(2) proporcionar a la AAC, en los plazos previstos, un ejemplar del manual de operaciones para someterlo a revisión y aceptación y, donde se requiera, a aprobación; e</p> <p>(3) incorporar en el manual de operaciones todo texto obligatorio que la AAC pueda exigir.</p> <p>(e) Las disposiciones del manual de operaciones son de cumplimiento obligatorio para el personal de operaciones de vuelo y de tierra del explotador, aún en aquellas partes cuyo contenido sea más restrictivo que la reglamentación.</p> <p>(f) La AAC puede autorizar una desviación al Párrafo (a) de esta sección, si determina que debido al tamaño limitado de la operación, todo o parte del manual no es necesario para uso y guía del personal de gestión, de vuelo, de operaciones en tierra y de mantenimiento.</p>	<p>Proporciona mayor claridad sobre la obligatoriedad de las disposiciones del manual de operaciones</p>
--	---	--

LAR 135 Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares Capítulo B – Operaciones de vuelo		
Referencia	Detalle de la enmienda	Comentarios
135.170	<p>Plan operacional de vuelo</p> <p>(a) Para cada vuelo proyectado, el piloto al mando preparará un plan operacional de vuelo.</p> <p>(b) El plan operacional de vuelo lo aprobará y firmará el piloto al mando.</p> <p>(c) Una copia del plan operacional de vuelo se entregará a un representante del explotador o a un agente designado en tierra o, si ninguno de estos procedimientos fuera posible, al jefe del aeródromo o se dejará constancia en un lugar conveniente en el punto de partida.</p> <p>(d) El explotador incluirá en el manual de operaciones el contenido y uso del plan operacional de vuelo.</p>	<p>Corrección editorial para dar mayor claridad al requisito.</p>

LAR 135 Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares Capítulo C – Instrumentos y equipos		
Referencia	Detalle de la enmienda	Comentarios
135.470	<p>Dispositivos electrónicos portátiles</p> <p>(a) El explotador no debe permitir la utilización de cualquier dispositivo electrónico portátil que</p>	

	<p>pueda afectar al correcto funcionamiento de los sistemas y equipos de la aeronave y debe tomar las medidas razonables para impedirlo, excepto los dispositivos previstos en el Párrafo (b) de esta sección.</p> <p>(b) Los siguientes dispositivos están permitidos:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) grabadores de voz portátiles; (2) dispositivos de corrección auditiva; (3) marcapasos; (4) máquinas de afeitar eléctricas; o (5) cualquier otro dispositivo electrónico portátil que el explotador haya determinado que no causará interferencia con los sistemas de comunicación o navegación de la aeronave en la cual va a ser utilizado. <p>(c) La determinación respecto a lo previsto en el Párrafo (b) (5) de esta sección debe ser realizada por el explotador de la aeronave en la cual se utilizará el dispositivo en particular a bordo de sus aeronaves, y aprobada por la AAC.</p> <p>(c) La determinación requerida por el párrafo (b)(5) de esta sección debe ser realizada por el explotador que pretenda autorizar la operación de un dispositivo en particular a bordo de sus aeronaves, y aprobada por la AAC.</p> <p>(d) Las instrucciones y condiciones para el uso de los dispositivos electrónicos portátiles aprobados, estarán incluidas en el Manual de Operaciones del explotador.</p>	<p>Armonización con el texto del LAR 121 aprobado en la RPEO/11.</p>
--	--	--