

PARTE II – EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS

VOLUMEN I – CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS

Capítulo 1 – Introducción a los reglamentos del Conjunto LAR OPS

Índice

	Páginas
Sección 1 – Generalidades	PII-VI-C1-1
1. Antecedentes	PII-VI-C1-1
2. Objetivo	PII-VI-C1-3
3. Aplicación	PII-VI-C1-4
4. Ventajas de la aplicación de los reglamentos que forman parte del Conjunto LAR OPS	PII-VI-C1-4
5. Necesidad de la aplicación de los reglamentos que forman parte del Conjunto LAR OPS	PII-VI-C1-4
Sección 2 – Conjunto LAR OPS	PII-VI-C1-5
1. Preámbulo	PII-VI-C1-5
2. Estructura de cada reglamento del Conjunto LAR OPS	PII-VI-C1-5
3. Apéndices de los reglamentos del Conjunto LAR OPS	PII-VI-C1-6

Sección 1 – Generalidades

1. Antecedentes

1.1 El desarrollo de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) y de manera específica el desarrollo de los reglamentos del Conjunto LAR OPS, deben su origen a los antecedentes que se detallan a continuación.

1.2 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), consciente que los Estados deben aplicar uniformemente las disposiciones de las normas internacionales, en su Trigésimo Quinta Asamblea, llevada a cabo en Montreal el año 2004, adoptó la Resolución A35-7 – *Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional*. Mediante esta resolución, se reconoce que el establecimiento de organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, mediante las economías de escala y el fomento de la uniformidad a más amplia escala.

1.3 Asimismo, la Asamblea de la OACI mediante la Resolución A29-3 – *Armonización mundial de la reglamentación*, insta:

- a) 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 los reglamentos nacionales que rigen la aplicación de las normas de la OACI;
- b) 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; y

c) 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.

1.4 La Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/5), llevada a cabo en la ciudad del Cuzco, Perú, del 5 al 7 de junio de 1996, consideró las actividades del proyecto Regional RLA/95/003 como un primer paso para la creación de un organismo regional para la vigilancia de la seguridad operacional, destinado a mantener los logros del proyecto y alcanzar un grado uniforme de seguridad en la aviación al nivel más alto posible dentro de la Región.

1.5 El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) del Proyecto RLA/99/901 implantado 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.

1.6 En la declaración adoptada por la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional (Montreal, 20-22 marzo de 2006), los Directores Generales de Aviación Civil se comprometieron a reforzar el marco de la seguridad operacional de la aviación mundial mediante, entre otras cosas, la elaboración de soluciones sostenibles en materia de seguridad operacional, incluida la formación o el fortalecimiento de organizaciones e iniciativas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional.

1.7 Por su parte, los Estados miembros del SRVSOP, han reconocido que no puede existir un mecanismo regional de vigilancia de la seguridad operacional sin que exista primero un conjunto armonizado de reglamentos 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.

1.8 El acuerdo para la implantación del SRVSOP en su Artículo 2 indica que los Estados participantes se comprometen a armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional.

1.9 El reglamento del SRVSOP en su Artículo 4 Inciso b) establece como una de las funciones del SRVSOP, proponer reglamentos y procedimientos uniformes en las áreas de licencias al personal, operación de aeronaves, aeronavegabilidad, aeródromos y servicios de navegación aérea compatibles con las normas y métodos recomendados de la OACI pertinentes y con los procedimientos y textos de orientación conexos, tendentes a la armonización y adopción de dichos reglamentos y procedimientos por los Estados participantes.

1.10 La Décimo Tercera Reunión de la Junta General (JG/13) (Caracas, 7 de noviembre de 2005) identificó la necesidad de crear una estructura completa de los LAR que sirva como documento guía y de planificación, de tal manera que los Estados miembros del SRVSOP que estaban realizando cambios en sus reglamentaciones pudieran 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 cuidará los principios de lenguaje claro y equilibrio y evitará copiar modelos que responden a otras realidades.

1.11 Para atender la necesidad identificada en la JG/13, el Comité Técnico de SRVSOP desarrolló la estructura de los LAR que fue presentada para análisis y aceptación de la Primera Reunión del Panel de Expertos de Estructura de los LAR (RPEE/1), realizada en Lima, Perú, del 04 al 06 de diciembre de 2006. En esta reunión se acordó la primera estructura de los LAR.

1.12 Dentro del marco de la estructura de los LAR se aprobó el desarrollo del Conjunto LAR OPS y dentro de este conjunto, el desarrollo de los siguientes reglamentos:

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

1.13 La estructura de los LAR fue aprobada finalmente por la Décimo Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/16) (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 27 de julio de 2007) mediante Conclusión JG/16-02 – Aprobación de la estructura de los LAR.

1.14 Del 02 al 03 de marzo de 2009, en Lima, Perú, se llevó a cabo la Segunda Reunión del Panel de Expertos de Estructura de los LAR (RPEE/2), en la que se revisó el mapa reglamentario de los LAR para incluir nuevos reglamentos correspondientes al resto de Anexos al Convenio de Chicago. En esta Reunión se acordó la inclusión del Reglamento LAR 129 en el Conjunto LAR OPS.

1.15 Los requisitos para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea fueron introducidos durante la Octava Reunión del Panel de Expertos en Operaciones (RPEO/8), realizada en Lima, Perú, del 05 al 09 de agosto de 2013.

2. Objetivo

2.1 El objetivo de los reglamentos del Conjunto LAR OPS es proveer a los Estados del SRVSOP requisitos de operación tanto para la aviación tripulada como para la no tripulada. En la aviación tripulada se han desarrollado los siguientes reglamentos:

- a) LAR 91 - Reglas de vuelo y de operación general;
- b) LAR 119 - Requisitos para la certificación de explotadores de servicios aéreos de transporte aéreo comercial;
- c) LAR 121 y LAR 135 - Requisitos de operación para operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares de explotadores de servicios aéreos de transporte aéreo comercial;
- d) LAR 129 - Requisitos de operación para explotadores extranjeros; y
- e) LAR 175 - Requisitos para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

2.2 Para la aviación no tripulada se han desarrollado los siguientes reglamentos para los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS).

- a) LAR UAS 100 – Requisitos generales para la operación de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS);
- b) LAR UAS 101 – Operaciones de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) en la categoría abierta; y
- c) LAR UAS 102 – Operaciones de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) en la categoría específica (en desarrollo).

2.3 Para las aeronaves eléctricas de despegue y aterrizaje vertical (eVTOL) tripuladas y para los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), se desarrollarán los reglamentos o requisitos correspondientes en un futuro próximo.

3. Aplicación

Los reglamentos del Conjunto LAR OPS se aplican de acuerdo con los textos de las secciones que corresponden a la aplicación de cada reglamento de dicho conjunto.

4. Ventajas de la aplicación de los reglamentos que forman parte del Conjunto LAR OPS

4.1 La aplicación de los reglamentos LAR 91, 119, 135, 121, 129 y 175 y LAR UAS 100, 101 y 102 por parte de los Estados del SRVSOP, permitirá el logro de los siguientes beneficios:

- a) la estandarización y armonización de los requisitos y procedimientos;
- b) que los procesos de certificación y aprobación/aceptación de explotadores nacionales, así como los procesos de reconocimiento de los AOC, certificados de explotador de sistemas de aeronaves no tripuladas (UOC) y certificados de explotador de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (ROC) de explotadores extranjeros sean aplicados de la misma manera por todos los Estados participantes;

Nota. – Un proceso de reconocimiento del AOC/UOC/ROC de un explotador extranjero, lleva al reconocimiento de su AOC/UOC/ROC y a la emisión de una autorización para las operaciones del explotador extranjero.

- c) alcanzar elevados niveles de seguridad operacional y estándares durante los procesos de certificación y aprobación o aceptación de explotadores nacionales de servicios aéreos y de organizaciones o entidades proveedoras de servicios aéreos, así como durante los procesos de reconocimiento de los AOC de explotadores extranjeros, de modo tal de contribuir a una competencia en igualdad de condiciones entre los Estados participantes;
- d) reconocimiento internacional de las certificaciones, licencias, autorizaciones, aprobaciones, aceptaciones y reconocimientos del AOC/UOC/ROC de explotadores extranjeros, emitidas por parte de las AAC de los Estados participantes;
- e) apuntar a mejores rangos de costo-beneficio al desarrollar reglamentos que van a la par con las innovaciones de la industria aeronáutica en los Estados de la región, reflejando sus necesidades;
- f) lograr que todos los explotadores de servicios aéreos que cuentan con un AOC/UOC/ROC y que utilizan aeronaves cuyas matrículas pertenecen a los Estados participantes, hayan sido certificados de acuerdo a las mismas exigencias y que las tripulaciones de dichas aeronaves hayan sido capacitadas, calificadas y certificadas según requisitos iguales, contando con el reconocimiento de todos los Estados participantes; y
- g) facilitar el arrendamiento e intercambio de aeronaves en todas sus modalidades y el cumplimiento de las responsabilidades tanto del Estado de matrícula como del Estado del explotador.

5. Necesidad de la aplicación de los reglamentos que forman parte del Conjunto LAR OPS

La aplicación de los reglamentos que conforman el Conjunto LAR OPS, es de gran importancia para el logro del reconocimiento internacional de las certificaciones emitidas por las AAC de los Estados participantes, así como también para el fortalecimiento de la región a través de acuerdos de integración y utilización de instalaciones, equipamientos, servicios y personal aeronáutico debidamente certificados por cada una de las AAC de los Estados miembros del Sistema Regional.

Sección 2 – Conjunto LAR OPS

1. Preámbulo

1.1 El Conjunto LAR OPS es parte de los LAR, cuyo origen se debe al esfuerzo conjunto de la OACI, del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y de los Estados participantes del Sistema Regional de América Latina, quienes sobre la base del Proyecto RLA/95/003 - *Desarrollo del mantenimiento de la aeronavegabilidad y la seguridad operacional de las aeronaves en América Latina*, convocaron a un grupo multinacional de expertos de los Estados participantes, para el desarrollo de los reglamentos de aplicación regional, como es el caso de los Reglamentos LAR 91, 119, 135, 121 y 129 y LAR UAS 100, 101 y 102.

1.2 El SRVSOP (Proyecto RLA/99/901) implementado actualmente, se orienta a asegurar el sostenimiento de los logros del Proyecto RLA/95/003 relativos a la adopción de un sistema reglamentario normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la región y otros aspectos relacionados de interés común para los Estados.

1.3 Los reglamentos del Conjunto LAR OPS y el MIO constituyen documentos de gran utilidad para la certificación, administración técnica, aprobación de operaciones especiales y vigilancia continua de los explotadores de servicios aéreos nacionales, internacionales y extranjeros. La preparación de los reglamentos del Conjunto LAR OPS y del MIO, su armonización con los Anexos aplicables y documentos de la OACI y su estandarización y unificación con los requisitos y procedimientos establecidos actualmente por los Estados participantes, representan una guía y una herramienta de trabajo para ser utilizada por todos los Estados en los procesos de certificación, administración técnica y vigilancia continua de los explotadores nacionales, así como también en los procesos de validación de los AOC/UOC/ROC de explotadores extranjeros.

1.4 Los reglamentos del Conjunto LAR OPS y el MIO son desarrollados y mantenidos por el SRVSOP con el objetivo de proporcionar orientación y guía para los OIs de los Estados acerca de los requisitos, procedimientos, formularios, ayudas de trabajo, listas de verificación y documentos modelos que han de seguir para desarrollar los procesos de certificación, administración técnica y vigilancia continua de los explotadores nacionales, así como también en los procesos de validación de los AOC/UOC/ROC de explotadores extranjeros.

1.5 Los reglamentos del Conjunto LAR OPS y el MIO están diseñados para proporcionar la instrucción necesaria y los procedimientos que deben desarrollar los OIs en la evaluación del cumplimiento de los requisitos de operaciones, asimismo, permite capacitar a los OIs en el buen desempeño de sus funciones de trabajo.

2. Estructura de cada reglamento de los Conjuntos LAR OPS

2.1 El Conjunto LAR OPS está conformado actualmente por los reglamentos que se mencionan en el Párrafo 2 de la Sección 1 de este capítulo. En un futuro próximo, el Sistema ha previsto el desarrollo de los reglamentos LAR eVTOL y LAR RPAS.

2.2 Cada reglamento por su parte está compuesto por capítulos, secciones, párrafos y subpárrafos.

2.3 Cada capítulo está desarrollado en secciones que tienen dos conjuntos de números separados por un punto. El primer conjunto de números corresponde al reglamento que ha sido desarrollado, por ejemplo, el conjunto de números 121 identifica al LAR 121. El segundo conjunto de números corresponde a cada sección desarrollada, por ejemplo, en la denominación 121.005, el segundo conjunto de números corresponde a la Sección 005 del LAR 121. Las secciones van en aumento de 5 dígitos en 5 dígitos para facilitar la inclusión de nuevas secciones en un futuro, por ejemplo: 121.005, 121.010, 121.015, etc.

2.4 Cada sección está compuesta por párrafos, por ejemplo, (a), (b), (c), etc., y por subpárrafos, por ejemplo, (1), (2), (3), etc.

2.5 Las secciones que componen cada capítulo están orientadas para:

- a) describir los requisitos relativos a la emisión de las certificaciones y/o aprobaciones o aceptaciones de los explotadores de servicios aéreos y/o entidades u organizaciones proveedoras de servicios aéreos;
- b) describir los requisitos de las tripulaciones de vuelo y de cabina y de despachadores de vuelo;
- c) definir las facultades de la AAC para inspeccionar, supervisar y auditar;
- d) emitir el certificado de explotador de servicios aéreos correspondiente que incluya la duración y la autoridad competente otorgante; y
- e) emitir un reconocimiento de un AOC para explotadores extranjeros.

3. Apéndices de los reglamentos del Conjunto LAR OPS

3.1 Los apéndices de los reglamentos del Conjunto LAR OPS son disposiciones que por conveniencia se agrupan por separado de la reglamentación, pero forman parte de la misma.

3.2 Dichos apéndices se numeran correlativamente con letras mayúsculas correspondientes al alfabeto en español (por ejemplo, Apéndice A, B, C, etc.).

