



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**  
**Oficina Regional Sudamericana**

**Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional**

**Décimo Cuarta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y en Mercancías peligrosas**  
(Virtual, 12 al 23 de octubre de 2020)

**TAREA RPEO/14-09 – Asunto 4: Oportunidades de mejora a los LAR 121 y 135**

- b) Análisis del Capítulo B y los Apéndices J, K y L del LAR 121 y de los Apéndices A, B y C del LAR 135

**Resumen**

Esta tarea proporciona información relevante para realizar el análisis que permita revisar conjuntamente las secciones correspondientes del Capítulo B y los Apéndices J, K y L del LAR 121 y de los Apéndices A, B y C del LAR 135 proponiendo incorporar los SARPS pendientes de incorporación, actualizaciones de los reglamentos de referencia y las Adopciones de las Enmiendas 44 y 23 del Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Parte I y Parte III, Sección II, respectivamente.

**Referencias**

- Anexo 6 – Operaciones de aeronaves, Parte I – Transporte comercial internacional, Aviones, Undécima edición, Enm. 43
- Anexo 6 – Operaciones de aeronaves, Parte III – Operaciones internacionales, Helicópteros, Novena edición, Enm. 22
- Anexo 19 – Gestión de la seguridad operacional, Segunda edición, Enm. 1
- SL 2020/18 – Adopción de la Enmienda 44 del Anexo 6, Parte I
- SL 2020/32 – Adopción de la Enmienda 23 del Anexo 6, Parte III
- Doc. 9859 – Manual de gestión de la seguridad operacional, Cuarta edición
- Doc. 10085 – Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO), Primera edición
- LAR 121 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares, Primera edición, Enmienda N° 9 de noviembre de 2018
- LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares, Primera edición, Enmienda N° 9 de noviembre de 2018
- FAR Part 121 – OPERATING REQUIREMENTS: DOMESTIC, FLAG, AND SUPPLEMENTAL OPERATIONS
- FAR Part 135 – OPERATING REQUIREMENTS: COMMUTER AND ON DEMAND OPERATIONS AND RULES GOVERNING PERSONS ON

BOARD SUCH AIRCRAFT – Commission Regulation (EU) No 965/2012 on air operations – Instrucciones para el trabajo de los paneles de expertos del SRVSOP – Manual para los redactores de los LAR
<b>Conformación del grupo de tarea</b> Relator: Carlos Acosta Cuji Experto: César Arguello
<b>Fecha límite para entregar la tarea</b> El responsable asignado a esta tarea deberá entregar el resultado de la misma al Comité Técnico vía correo electrónico no más tarde del <b>14 de septiembre de 2020</b> .

## 1. Introducción

1.1. La OACI ha comunicado, mediante las Cartas a los Estados SL 2020/18 y SL 2020/32, las Adopciones de las Enmiendas 44 del Anexo 6, Parte I y 23 del Anexo 6, Parte III, respectivamente.

1.2. El Comité Técnico en el área de operaciones, ha desarrollado propuestas de mejora de los requisitos de los LAR 121 y 135, las cuales se encuentran respectivamente en los **Adjuntos A y B** de esta tarea.

## 2. Definición del problema

2.1. Los requisitos de los LAR 121 y 135 cuentan con ciertas secciones no actualizadas en relación a SARPS pendientes de incorporación, así como a reglamentos de referencia que han sufrido modificaciones en mejora de la seguridad operacional y en base a los últimos avances técnicos.

2.2. En apoyo a esta tarea, se ha desarrollado la propuesta de mejora de los requisitos del LAR 121, que se encuentra en el **Adjunto A** y la propuesta de mejora de los requisitos del LAR 135, que se encuentra en el **Adjunto B**. En la primera columna se detalla la sección, en la segunda columna se desarrolla la revisión propuesta y en la tercera columna se establece la justificación del cambio propuesto del requisito que podría estar sujeto de mejora.

2.3. El propósito de esta tarea es revisar conjuntamente la propuesta de mejora de las secciones correspondientes del Capítulo B y los Apéndices J, K y L del LAR 121 y de los Apéndices A, B y C del LAR 135, detalladas en el Cuadro #1 y especialmente agrupadas para esta tarea por su similitud o interrelación, para ser presentada una propuesta definitiva en la RPEO/14, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- a) verificar que se observen los principios de lenguaje claro;
- b) verificar que no existan diferencias con los SARPs; y
- c) garantizar la armonización mundial y regional.

2.4. En caso que no se necesite enmendar las secciones bajo análisis, los expertos a cargo de la tarea solamente deberán limitarse a recomendar al panel la aceptación de la misma. En caso contrario, deberán sustentar adecuadamente la oportunidad de mejora identificada y la enmienda propuesta.

2.5. Es importante mencionar que, en el caso de existir un requisito completamente nuevo que no se encuentre respaldado por algún Anexo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional o que no haya sido aplicado en modelos de otras regiones, se deberá incluir una adecuada justificación de la necesidad de su incorporación, considerando el impacto del cambio y los costos asociados.

<b>Cuadro # 1</b>	
<b>LAR 121, Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares</b>	
<b>Sección</b>	<b>Capítulo B: Programas y sistemas de gestión de la seguridad operacional</b>
121.110	Sistema de gestión de la seguridad operacional
121.115	Programa de análisis de datos de vuelo
121.120	Sistema de documentación de seguridad de vuelo
	<b>Apéndice J: Organización y contenido del manual de operaciones</b>
	<b>Apéndice K: Estructura del sistema de gestión de la seguridad operacional</b>
	<b>Apéndice L: Etapas de implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)</b>
<b>LAR 135, Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares</b>	
	<b>Apéndice A: Organización y contenido del manual de operaciones</b>
	<b>Apéndice B: Estructura del sistema de gestión de la seguridad operacional</b>
	<b>Apéndice C: Etapas de implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)</b>

### 3. Actividades y resultado de la tarea

3.1 Para ejecutar esta tarea se deberán analizar y estudiar las propuestas de mejora de estos requisitos que se encuentran en los **Adjuntos A y B**. Para realizar este estudio se podrán utilizar los documentos enumerados en las referencias, así como los reglamentos nacionales vigentes de los Estados miembros del SRVSOP.

3.2 El desarrollo de esta tarea deberá producir el borrador de la **Nota de estudio 09 (NE/09)** para antes del **14 de septiembre de 2020**, conteniendo todos los resultados de los estudios realizados y una propuesta concreta sobre el desarrollo de las secciones enumeradas en el Cuadro #1.

3.3 El desarrollo de la nota de estudio (NE/09) deberá tomar en cuenta los principios de lenguaje claro y el manual para los redactores de los LAR.

- 4 -

3.4 La versión final de esta nota de estudio (NE/09) será publicada el 28 de setiembre de 2020 y será presentada por el relator designado durante la Décimo Cuarta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y en Mercancías peligrosas a llevarse a cabo del 12 al 23 de octubre de 2020, en forma virtual.

- FIN -

## Adjunto A

## Propuesta de mejora de los LAR 121

<b>LAR 121</b>		
<b>Requisitos de operación:</b>		
<b>Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares</b>		
<b>Capítulo B: Programas y sistemas de gestión de la seguridad operacional</b>		
<b>Sección</b>	<b>Propuesta de enmienda</b>	<b>Justificación</b>
<b>121.110</b>	<b>Sistema de gestión de la seguridad operacional</b>	
	El explotador establecerá y mantendrá un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) aceptable para la AAC, acorde a la dimensión y complejidad de sus operaciones, de conformidad con el contenido del los Apéndices K y L.	Se elimina referencia por eliminación del Apéndice L.
<b>121.115</b>	<b>Programa de análisis de datos de vuelo</b>	
	.... (b) El programa de análisis de datos de vuelo <del>no es de carácter punitivo y debe</del> contendrá salvaguardas la adecuadas protección de para proteger la o las fuentes de los datos, salvo los casos de incidentes o accidentes de aviación producto de evidentes negligencias o acciones criminales, que son excluidas de esta protección de conformidad con el Apéndice 3 del Anexo 19.	Se corrige según Anexo 6, Parte I, CAPÍTULO 3. GENERALIDADES, 3.3 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (3.3.3) contemplando la 2da. Ed. Anexo 19.
	(c) No se permitirá la utilización de grabaciones o transcripciones de los CVR, CARS, AIR Clase A y AIRS Clase A para fines que no sean la investigación de un accidente o un incidente con arreglo al Anexo 13, salvo cuando las grabaciones o transcripciones:  1) estén relacionadas con un suceso que atañe a la seguridad operacional identificado en el contexto de un sistema de gestión de esta última; se limiten a las partes pertinentes de una transcripción desidentificada de las grabaciones; y sean objeto de las protecciones otorgadas con arreglo al Anexo 19;  2) se requieran para uso en procesos penales no relacionados con un suceso que involucre la investigación de un accidente o incidente y sean objeto de las protecciones otorgadas con arreglo al Anexo 19; o  3) se utilicen para inspecciones de sistemas de registradores de vuelo según lo dispuesto en el Párrafo (h) del Apéndice B.	Se agrega requisito según Anexo 6, Parte I, CAPÍTULO 3. GENERALIDADES, 3.3 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (3.3.4) contemplando la 2da. Ed. Anexo 19.
	(d) No se permitirá el uso de grabaciones o transcripciones de los FDR, ADRS, así como tampoco AIR y AIRS de Clase B y Clase C para fines que no sean la investigación de un accidente o un incidente con arreglo al Anexo 13, salvo cuando las grabaciones o transcripciones son objeto de las protecciones otorgadas con arreglo al Anexo 19 y:  1) sean utilizadas por el explotador para fines de aeronavegabilidad o de mantenimiento;	Se agrega requisito según Anexo 6, Parte I, CAPÍTULO 3. GENERALIDADES, 3.3 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (3.3.5) contemplando la 2da.

	<p>2) sean utilizadas por el explotador para realizar un programa de análisis de datos de vuelo exigido en este Reglamento;</p> <p>3) se requieran para uso en procesos no relacionados con un suceso que involucre la investigación de un accidente o incidente;</p> <p>4) sean desidentificadas; o</p> <p>5) se divulguen en el marco de procedimientos protegidos.</p>	<p>Ed. Anexo 19.</p> <p>Se toma del Anexo 6, Parte I en inglés por estar errónea la traducción al español.</p>
<b>121.120</b>	<b>Sistema de documentación de seguridad de vuelo</b>	
	<p>El explotador establecerá un sistema de documentos de seguridad de vuelo para uso y guía del personal encargado de las operaciones, como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional.</p>	<p>Se agrega Sección porque, si bien el requisito del Anexo 6, Parte I, CAPÍTULO 3. GENERALIDADES, 3.3 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (3.3.6) está reflejado en el Párrafo 121.410 (a), está inconcluso el Capítulo B en mención al Párrafo 121.105 (a) (3).</p>

<p style="text-align: center;"><b>LAR 121</b>  <b>Requisitos de operación:</b>  <b>Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Apéndice J: Organización y contenido del manual de operaciones</b></p>		
Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
		Deben colocarse en doble paréntesis todos los literales del Apéndice conforme al Manual de Calidad del SRVSOP.
	A 9.1.13 Lista de documentos, formularios e información adicional que se transportarán a bordo de las aeronaves, incluyendo al menos: .... (iv) Para vuelos internacionales, la declaración general (si es requerida por los Estados).	Se agrega conforme se agregó en la Sección 121.2810 (22)
	A 9.2.10 Procedimientos para disuadir y prevenir los comportamientos perturbadores y fomentar entre los pasajeros la conciencia de las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable.	Se agrega requisito de procedimientos según el Anexo 9, CAPÍTULO 6. AEROPUERTOS INTERNACIONALES — INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO, E. Pasajeros insubordinados  Contempla bajo el COVID-19, el CART Report - Recommendation 9
	A 9.3.27 Requisitos de seguridad en la cabina de pasajeros, incluyendo: a) Preparación de la cabina para el vuelo, requisitos durante el vuelo y preparación para el aterrizaje incluyendo procedimientos para asegurar la cabina y galleys. b) Procedimientos para asegurar que los pasajeros en el caso de que se requiera una evacuación de emergencia, estén sentados donde puedan ayudar y no impedir la evacuación de la aeronave. c) Procedimientos que se seguirán durante el embarque y desembarque de pasajeros. d) Procedimientos en el caso de abastecimiento y descarga de combustible con pasajeros a bordo o embarcando y desembarcando. e) Procedimientos relacionados con el transporte de pasajeros con necesidades especiales. f) Procedimientos ante la sospecha o detección de enfermedades infecciosas o altamente contagiosas.	Se agrega requisito de procedimientos según el Doc. 10022, Chapter 9 AVIATION SECURITY TRAINING, 9.6 TASKS RELATED TO UNLAWFUL INTERFERENCE  Contempla bajo el COVID-19, el CART Report - Recommendation 9

	<p>g) Prohibición fumar a bordo.</p> <p>h) Procedimientos para detectar y manejar situaciones de comportamiento insubordinado o perturbador de pasajeros, incluyendo las coordinaciones con la tripulación de vuelo y los otros miembros de la tripulación de cabina.</p>	
	<p>A 9.3.35 Procedimientos operativos EDTO, incluyendo:</p> <p>a) El procedimiento en caso de falla de motor y pérdida rápida de presurización para EDTO.</p> <p>b) La designación y utilización de aeródromos en caso de desviación.</p>	Se agregan los escenarios previstos para la planificación EDTO.
	<p>B6.2 Procedimientos para vuelos de más de 60 minutos de aviones con motores a turbina hasta un aeródromo de alternativa en ruta, comprendidas las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) según las Secciones aplicables del LAR 121 y del <del>Adjunto 7 del Anexo 6 Parte I</del>, que contemplen al menos:</p> <p>a) Los procedimientos de despacho y control de las operaciones.</p> <p>b) Los procedimientos operacionales.</p> <p>c) Los requisitos de instrucción.</p>	Se elimina referencia inexistente.
	<p>C 1.1</p> <p>c) Mínimos de utilización para cada aeródromo de salida, destino y alternativa que se prevean utilizar incluyendo las instrucciones para determinar los mínimos de utilización de aeródromo en aproximaciones por instrumentos empleando HUD y EVS.</p>	Se agrega requisito del Anexo 6, Parte I, APÉNDICE 2. ORGANIZACIÓN Y CONTENIDO DEL MANUAL DE OPERACIONES, 2.3 Rutas y aeródromos, 2.3.5
	<p>D 1.1 Programas de instrucción, entrenamiento y verificación de la competencia para tripulantes de vuelo; tripulantes de cabina; despachadores de vuelo/encargados de operaciones de vuelo; instructores de vuelo, instructores de tripulantes de cabina e instructores de <del>EOV</del> despachadores de vuelo/encargados de operaciones de vuelo; inspectores del explotador (IDE); y personal que presta servicios de escala.</p>	<p>Se agrega requisito del Anexo 6, Parte I, APÉNDICE 2. ORGANIZACIÓN Y CONTENIDO DEL MANUAL DE OPERACIONES, 2.4 Capacitación, 2.4.3</p> <p>Se agregan instructores de tripulantes de cabina conforme a la Sección 121.1570</p>
	<p>D 1.3</p> <p>k) Aprobación de instructores, inspectores del explotador, y simuladores de vuelo, dispositivos de instrucción y otro equipamiento de instrucción de los centros de instrucción extranjeros.</p>	Se amplía en función de la Sección 121.1547



**LAR 121**  
**Requisitos de operación:**  
**Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares**

**Apéndice K: Estructura del sistema de gestión de la seguridad operacional**

Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
	<p><b>1. Política y objetivos de seguridad operacional</b></p> <p><b>1.1 Responsabilidad funcional y compromiso de la dirección</b></p> <p>1.1.1 El proveedor explotador de servicios aéreos definirá su política de seguridad operacional de conformidad con los requisitos nacionales e internacionales pertinentes. La política de seguridad operacional:</p> <p>a) reflejará el compromiso de la organización respecto de la seguridad operacional, incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional;</p> <p>b) incluirá una declaración clara acerca de la provisión de los recursos necesarios para su puesta en práctica;</p> <p>c) incluirá procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional;</p> <p>d) indicará claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables en lo que respecta a las actividades de aviación del proveedor explotador de servicios aéreos e incluirá las circunstancias en las que no se podrían aplicar medidas disciplinarias;</p> <p>e) estará firmada por el directivo responsable de la organización;</p> <p>f) se comunicará, apoyándola ostensiblemente, a toda la organización; y</p> <p>g) se examinará periódicamente para asegurarse de que siga siendo pertinente y apropiada para el proveedor explotador de servicios aéreos.</p> <p>1.1.2 Teniendo debidamente en cuenta su política de seguridad operacional, el explotador de servicios aéreos definirá sus objetivos en materia de seguridad operacional. Los objetivos de seguridad operacional:</p> <p>a) constituirán la base para la verificación y la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional, como se dispone en 3.1.2;</p> <p>b) reflejarán el compromiso del explotador de servicios aéreos de mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS;</p> <p>c) se comunicarán a toda la organización; y</p> <p>d) se examinarán periódicamente para asegurarse de que sigan siendo pertinentes y apropiados para el explotador de servicios aéreos.</p>	<p>Se actualiza según el Anexo 19, APÉNDICE 2. MARCO PARA UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)</p>
	<p><b>1.2 Obligación de rendición de cuentas sobre las responsabilidades en materia de seguridad operacional</b></p>	

	<p>El proveedor explotador de servicios aéreos:</p> <p>a) identificará al directivo que, independientemente de sus otras funciones, tenga la responsabilidad funcional y obligación de rendición de cuentas definitivas, en nombre de la organización, respecto de la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz;</p> <p>b) definirá claramente las líneas de obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional para toda la organización, incluida la obligación directa de rendición de cuentas sobre seguridad operacional de la administración superior;</p> <p>c) determinará la obligación de rendición de cuentas de todos los miembros de la administración, independientemente de sus otras funciones, así como la de los empleados, en relación con el rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS;</p> <p>d) documentará y comunicará la información relativa a las responsabilidades funcionales, la obligación de rendición de cuentas y las atribuciones de seguridad operacional de toda la organización; y</p> <p>e) definirá los niveles de gestión con atribuciones para tomar decisiones sobre la tolerabilidad de riesgos de seguridad operacional.</p>	
	<p><b>1.3 Designación del personal clave de seguridad operacional</b></p> <p>El proveedor explotador de servicios aéreos designará un gerente de seguridad operacional que será responsable de la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz.</p>	
	<p><b>1.4 Coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias</b></p> <p>El proveedor explotador de servicios aéreos, que deberá establecer y mantener un plan de respuesta ante emergencias para accidentes e incidentes en operaciones de aeronaves y otras emergencias de aviación, garantizará que el plan de respuesta ante emergencias se coordine en forma apropiada con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que deba interactuar al suministrar sus servicios o productos.</p>	
	<p><b>1.5 Documentación SMS</b></p> <p><del>1.5.1 El proveedor de servicios elaborará un plan de implantación del SMS, aprobado formalmente por la organización, en el que se definirá el enfoque de la organización respecto de la gestión de la seguridad operacional, de manera que se cumplan los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional.</del></p> <p>1.5.2 El proveedor explotador de servicios aéreos preparará y mantendrá documentación SMS en la que describa:</p> <p>a) su política y objetivos de seguridad operacional;</p> <p>b) sus requisitos del SMS;</p> <p>c) sus procesos y procedimientos del SMS;</p> <p>d) sus obligaciones de rendición de cuentas, responsabilidades funcionales y las atribuciones relativas a los procesos y procedimientos del SMS; y</p> <p>e) sus resultados esperados del SMS.</p>	

	<p>1.5.32 El proveedor explotador de servicios aéreos preparará y mantendrá un manual SMS como parte de su documentación SMS.</p>	
	<p><b>2. Gestión de riesgos de seguridad operacional</b></p> <p><b>2.1 Identificación de peligros</b></p> <p>2.1.1 El proveedor explotador de servicios aéreos definirá y mantendrá un proceso que garantice la identificación de para identificar los peligros asociados a sus productos o servicios de aviación.</p> <p>2.1.2 La identificación de los peligros se basará en una combinación de métodos reactivos, y preventivos y de predicción para recopilar datos sobre seguridad operacional. <i>Nota.— El proceso puede incluir métodos de predicción para el análisis de datos sobre seguridad operacional.</i></p>	
	<p><b>2.2 Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional</b></p> <p>El proveedor explotador de servicios aéreos definirá y mantendrá un proceso que garantice el análisis, la evaluación y el control de riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados.</p>	
	<p><b>3. Aseguramiento de la seguridad operacional</b></p> <p><b>3.1 Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional</b></p> <p>3.1.1 El proveedor explotador de servicios aéreos desarrollará y mantendrá los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgo de seguridad operacional.</p> <p>3.1.2 El rendimiento en materia de seguridad operacional del proveedor explotador de servicios aéreos se verificará en referencia a los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS para contribuir a los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional.</p>	
	<p><b>3.2 Gestión del cambio</b></p> <p>El proveedor explotador de servicios aéreos definirá y mantendrá un proceso para identificar los cambios que puedan afectar al nivel de riesgo de seguridad operacional asociado a sus productos o servicios de aviación, así como para identificar y manejar los riesgos de seguridad operacional que puedan derivarse de esos cambios.</p>	
	<p><b>3.3 Mejora continua del SMS</b></p> <p>El proveedor explotador de servicios aéreos observará y evaluará la eficacia de sus procesos SMS para permitir el mejoramiento continuo del rendimiento general del SMS.</p>	
	<p><b>4. Promoción de la seguridad operacional</b></p> <p><b>4.1 Instrucción y educación</b></p> <p>4.1.1 El proveedor explotador de servicios aéreos creará y mantendrá un programa de instrucción en seguridad operacional que garantice que el personal cuente con la instrucción y las competencias necesarias para cumplir sus funciones en el marco del SMS.</p>	

	4.1.2 El alcance del programa de instrucción en seguridad operacional será apropiado para el tipo de participación que cada persona tenga en el SMS.	
	<b>4.2 Comunicación de la seguridad operacional</b> El proveedor/explotador de servicios aéreos creará y mantendrá un medio oficial de comunicación en relación con la seguridad operacional, que: a) garantice que el personal conozca el SMS, con arreglo al puesto que ocupe; b) difunda información crítica para la seguridad operacional; c) explique por qué se toman determinadas medidas de seguridad operacional; y d) explique por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional.	

**LAR 121**  
**Requisitos de operación:**  
**Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares**

**Apéndice L: ~~Etapas de implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)~~ Reservado**

Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
		<p>La implementación por etapas no tiene una receta única. De ser necesario la información guía debería estar en una CA.</p> <p>Se propone la eliminación de este apéndice con el siguiente sustento extraído del Doc. 9859:</p> <p>8.4.7.13 El SMS del proveedor de servicios debe resultar aceptable para la autoridad estatal pertinente. Se espera que los proveedores de servicios realicen un análisis de brecha y elaboren un plan de implementación ejecutable (incluyendo la aceptación por el Estado como tarea planificada). La implementación del SMS se lleva a cabo generalmente en tres o cuatro etapas. La temprana colaboración entre el proveedor de servicios y las autoridades estatales probablemente conduzca a un proceso de elaboración y aceptación más fluido. En el Capítulo 9 figura más información sobre la implementación de SMS.</p> <p>9.7.1.5 Debido a que cada organización es única, no existe un método genérico o universal para la implantación del SMS. Se espera que cada organización implemente un SMS que funcione en forma adecuada para su situación singular. Cada organización debería definir por sí misma la forma en que cumplirá los requisitos fundamentales. Para lograr esto, es importante que cada organización prepare una descripción del sistema que identifique sus estructuras, procesos y arreglos empresariales institucionales que considere importantes para las funciones de gestión de la seguridad operacional. Sobre la base de esta descripción del sistema, la organización debería identificar o elaborar políticas, procesos y procedimientos que establezcan sus propios requisitos en materia de gestión de la seguridad operacional.</p> <p>9.7.7.5 Tanto el Estado como el proveedor de servicios deberían reconocer que el logro de un SMS eficaz puede insumir varios años. Los proveedores de servicios deberían consultar con su Estado puesto</p>

		que puede ser necesario aplicar un enfoque por etapas para la implantación del SMS.

## Adjunto B

## Propuesta de mejora de los LAR 135

<p style="text-align: center;"><b>LAR 135</b>  <b>Requisitos de operación:</b>  <b>Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares</b>  <b>Apéndice A: Organización y contenido del manual de operaciones</b></p>		
Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
		Deben colocarse en doble paréntesis todos los literales del Apéndice conforme al Manual de Calidad del SRVSOP.
	A 9.1.13 Lista de documentos, formularios e información adicional que se transportarán a bordo de las aeronaves, incluyendo al menos: ..... Para vuelos internacionales, la declaración general (si es requerida por los Estados).	Se agrega conforme se agregó en la Sección 135.060 (22)
	A 9.2.10 Procedimientos para disuadir y prevenir los comportamientos perturbadores y fomentar entre los pasajeros la conciencia de las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable.	Se agrega requisito de procedimientos según el Anexo 9, CAPÍTULO 6. AEROPUERTOS INTERNACIONALES — INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO, E. Pasajeros insubordinados  Contempla bajo el COVID-19, el CART Report - Recommendation 9
	A 9.3.27 Requisitos de seguridad en la cabina de pasajeros, incluyendo: a) Preparación de la cabina para el vuelo, requisitos durante el vuelo y preparación para el aterrizaje incluyendo procedimientos para asegurar la cabina y galleys. b) Procedimientos para asegurar que los pasajeros en el caso de que se requiera una evacuación de emergencia, estén sentados donde puedan ayudar y no impedir la evacuación de la aeronave. c) Procedimientos que se seguirán durante el embarque y desembarque de pasajeros. d) Procedimientos en el caso de abastecimiento y descarga de combustible con pasajeros a bordo o embarcando y desembarcando. e) Procedimientos relacionados con el transporte de	Se agrega requisito de procedimientos según el Doc. 10022, Chapter 9 AVIATION SECURITY TRAINING, 9.6 TASKS RELATED TO UNLAWFUL INTERFERENCE  Contempla bajo el COVID-19, el CART Report - Recommendation 9

	<p>pasajeros con necesidades especiales.</p> <p>f) Procedimientos ante la sospecha o detección de enfermedades infecciosas o altamente contagiosas.</p> <p>g) Prohibición fumar a bordo.</p> <p>h) Procedimientos para detectar y manejar situaciones de comportamiento insubordinado o perturbador de pasajeros, incluyendo las coordinaciones con la tripulación de vuelo y los otros miembros de la tripulación de cabina.</p>	
	<p>A 9.3.35 Procedimientos operativos EDTO, incluyendo:</p> <p>a) El procedimiento en caso de falla de motor y pérdida rápida de presurización para EDTO.</p> <p>b) La designación y utilización de aeródromos en caso de desviación.</p>	Se agregan los escenarios previstos para la planificación EDTO.
	<p>B6.2 Procedimientos para vuelos de más de 60 minutos de aviones con motores a turbina hasta un aeródromo de alternativa en ruta, comprendidas las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) según las Secciones aplicables del LAR 121 y del Anexo 6 Parte I, que contemplen al menos:</p> <p>a) Los procedimientos de despacho y control de las operaciones.</p> <p>b) Los procedimientos operacionales.</p> <p>c) Los requisitos de instrucción.</p>	Se elimina referencia inexistente.
	<p>C 1.1</p> <p>c) Mínimos de utilización para cada aeródromo de salida, destino y alternativa que se prevean utilizar incluyendo las instrucciones para determinar los mínimos de utilización de aeródromo en aproximaciones por instrumentos empleando HUD y EVS.</p>	Se agrega requisito del Anexo 6, Parte I, APÉNDICE 2. ORGANIZACIÓN Y CONTENIDO DEL MANUAL DE OPERACIONES, 2.3 Rutas y aeródromos, 2.3.5
	<p>D 1.1 Programas de instrucción, entrenamiento y verificación de la competencia para tripulantes de vuelo; tripulantes de cabina; despachadores de vuelo/encargados de operaciones de vuelo; instructores de vuelo, instructores de tripulantes de cabina e instructores de <del>EOV</del> despachadores de vuelo/encargados de operaciones de vuelo; inspectores del explotador (IDE); y personal que presta servicios de escala.</p>	<p>Se agrega requisito del Anexo 6, Parte I, APÉNDICE 2. ORGANIZACIÓN Y CONTENIDO DEL MANUAL DE OPERACIONES, 2.4 Capacitación, 2.4.3</p> <p>Se agregan instructores de tripulantes de cabina conforme a la Sección 135.010 (b)</p>



<b>LAR 135</b> <b>Requisitos de operación:</b> <b>Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares</b> <b>Apéndice B: Estructura del sistema de gestión de la seguridad operacional</b>		
Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
	<p>En este apéndice se especifica el marco para la implantación y el mantenimiento de un SMS. El marco consta de cuatro componentes y doce elementos que constituyen los requisitos mínimos para la implantación de un SMS:</p> <p><del>1. Política y objetivos de seguridad operacional</del>  <del>1.1 Responsabilidad funcional y compromiso de la dirección</del>  <del>1.2 Obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional</del>  <del>1.3 Designación del personal clave de seguridad operacional</del>  <del>1.4 Coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias</del>  <del>1.5 Documentación SMS</del>  <del>2. Gestión de riesgos de seguridad operacional</del>  <del>2.1 Identificación de peligros</del>  <del>2.2 Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional</del>  <del>3. Aseguramiento de la seguridad operacional</del>  <del>3.1 Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad</del>  <del>3.2 Gestión del cambio</del>  <del>3.3 Mejora continua del SMS</del>  <del>4. Promoción de la seguridad operacional</del>  <del>4.1 Instrucción y educación</del>  <del>4.2 Comunicación de la seguridad operacional</del></p>	<p>Estandarización con el Apéndice K del LAR 121</p>
	<p><b>1. Política y objetivos de seguridad operacional</b>  <b>1.1 Responsabilidad funcional y compromiso de la dirección</b>  <b>1.1.1</b> El proveedor explotador de servicios aéreos definirá su política de seguridad operacional de conformidad con los requisitos nacionales e internacionales pertinentes. La política de seguridad operacional:</p> <p>a) reflejará el compromiso de la organización respecto de la seguridad operacional, incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional;</p> <p>b) incluirá una declaración clara acerca de la provisión de los recursos necesarios para su puesta en práctica;</p> <p>c) incluirá procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional;</p> <p>d) indicará claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables en lo que respecta a las actividades de aviación del proveedor explotador de servicios aéreos e incluirá las circunstancias en las que no se podrían aplicar medidas disciplinarias;</p> <p>e) estará firmada por el directivo responsable de la organización;</p> <p>f) se comunicará, apoyándola ostensiblemente, a toda la</p>	<p>Se actualiza según el Anexo 19, APÉNDICE 2. MARCO PARA UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)</p>

	<p>organización; y</p> <p>g) se examinará periódicamente para asegurarse de que siga siendo pertinente y apropiada para el proveedor explotador de servicios aéreos.</p> <p>1.1.2 Teniendo debidamente en cuenta su política de seguridad operacional, el explotador de servicios aéreos definirá sus objetivos en materia de seguridad operacional. Los objetivos de seguridad operacional:</p> <p>a) constituirán la base para la verificación y la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional, como se dispone en 3.1.2;</p> <p>b) reflejarán el compromiso del explotador de servicios aéreos de mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS;</p> <p>c) se comunicarán a toda la organización; y</p> <p>d) se examinarán periódicamente para asegurarse de que sigan siendo pertinentes y apropiados para el explotador de servicios aéreos.</p>	
	<p><b>1.2 Obligación de rendición de cuentas sobre-lay responsabilidades en materia de seguridad operacional</b></p> <p>El proveedor explotador de servicios aéreos:</p> <p>a) identificará al directivo que, independientemente de sus otras funciones, tenga la responsabilidad funcional y obligación de rendición de cuentas definitivas, en nombre de la organización, respecto de la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz;</p> <p>b) definirá claramente las líneas de obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional para toda la organización, incluida la obligación directa de rendición de cuentas sobre seguridad operacional de la administración superior;</p> <p>c) determinará la obligación de rendición de cuentas de todos los miembros de la administración, independientemente de sus otras funciones, así como la de los empleados, en relación con el rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS;</p> <p>d) documentará y comunicará la información relativa a las responsabilidades funcionales, la obligación de rendición de cuentas y las atribuciones de seguridad operacional de toda la organización; y</p> <p>e) definirá los niveles de gestión con atribuciones para tomar decisiones sobre la tolerabilidad de riesgos de seguridad operacional.</p>	
	<p><b>1.3 Designación del personal clave de seguridad operacional</b></p> <p>El proveedor explotador de servicios aéreos designará un gerente de seguridad operacional que será responsable de la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz.</p>	
	<p><b>1.4 Coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias</b></p> <p>El proveedor explotador de servicios aéreos, que deberá establecer y mantener un plan de respuesta ante emergencias para accidentes e incidentes en operaciones de aeronaves y otras emergencias de aviación, garantizará que el plan de respuesta ante emergencias se coordine en forma apropiada</p>	

	<p>con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que deba interactuar al suministrar sus servicios o productos.</p>	
	<p><b>1.5 Documentación SMS</b></p> <p>1.5.1 <del>El proveedor de servicios elaborará un plan de implantación del SMS, aprobado formalmente por la organización, en el que se definirá el enfoque de la organización respecto de la gestión de la seguridad operacional, de manera que se cumplan los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional.</del></p> <p>1.5.2 El proveedor explotador de servicios aéreos preparará y mantendrá documentación SMS en la que describa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) su política y objetivos de seguridad operacional;</li> <li>b) sus requisitos del SMS;</li> <li>c) sus procesos y procedimientos del SMS;</li> <li>d) sus obligaciones de rendición de cuentas, responsabilidades funcionales y las atribuciones relativas a los procesos y procedimientos del SMS; y</li> <li>e) sus resultados esperados del SMS.</li> </ul> <p>1.5.3 El proveedor explotador de servicios aéreos preparará y mantendrá un manual SMS como parte de su documentación SMS.</p>	
	<p><b>2. Gestión de riesgos de seguridad operacional</b></p> <p><b>2.1 Identificación de peligros</b></p> <p>2.1.1 El proveedor explotador de servicios aéreos definirá y mantendrá un proceso <del>que garantice la identificación de para identificar</del> los peligros asociados a sus productos o servicios de aviación.</p> <p>2.1.2 La identificación de los peligros se basará en una combinación de métodos reactivos, y preventivos <del>y de predicción para recopilar datos sobre seguridad operacional.</del></p> <p><i>Nota.— El proceso puede incluir métodos de predicción para el análisis de datos sobre seguridad operacional.</i></p>	
	<p><b>2.2 Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional</b></p> <p>El proveedor explotador de servicios aéreos definirá y mantendrá un proceso que garantice el análisis, la evaluación y el control de riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados.</p>	
	<p><b>3. Aseguramiento de la seguridad operacional</b></p> <p><b>3.1 Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional</b></p> <p>3.1.1 El proveedor explotador de servicios aéreos desarrollará y mantendrá los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgo de seguridad operacional.</p> <p>3.1.2 El rendimiento en materia de seguridad operacional del proveedor explotador de servicios aéreos se verificará en referencia a los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS para contribuir a los objetivos de la organización en materia de seguridad</p>	

	operacional.	
	<p><b>3.2 Gestión del cambio</b></p> <p>El proveedor/explotador de servicios aéreos definirá y mantendrá un proceso para identificar los cambios que puedan afectar al nivel de riesgo de seguridad operacional asociado a sus productos o servicios de aviación, así como para identificar y manejar los riesgos de seguridad operacional que puedan derivarse de esos cambios.</p>	
	<p><b>3.3 Mejora continua del SMS</b></p> <p>El proveedor/explotador de servicios aéreos observará y evaluará la eficacia de sus procesos SMS para permitir el mejoramiento continuo del rendimiento general del SMS.</p>	
	<p><b>4. Promoción de la seguridad operacional</b></p> <p><b>4.1 Instrucción y educación</b></p> <p>4.1.1 El proveedor/explotador de servicios aéreos creará y mantendrá un programa de instrucción en seguridad operacional que garantice que el personal cuente con la instrucción y las competencias necesarias para cumplir sus funciones en el marco del SMS.</p> <p>4.1.2 El alcance del programa de instrucción en seguridad operacional será apropiado para el tipo de participación que cada persona tenga en el SMS.</p>	
	<p><b>4.2 Comunicación de la seguridad operacional</b></p> <p>El proveedor/explotador de servicios aéreos creará y mantendrá un medio oficial de comunicación en relación con la seguridad operacional, que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) garantice que el personal conozca el SMS, con arreglo al puesto que ocupe;</li> <li>b) difunda información crítica para la seguridad operacional;</li> <li>c) explique por qué se toman determinadas medidas de seguridad operacional; y</li> <li>d) explique por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional.</li> </ul>	

<b>LAR 135</b> <b>Requisitos de operación:</b> <b>Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares</b> <b>Apéndice C: Etapas de implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional</b> <b>(SMS) Reservado</b>		
Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
		<p>Estandarización con el Apéndice L del LAR 121.</p> <p>La implementación por etapas no tiene una receta única. De ser necesario la información guía debería estar en una CA.</p> <p>Se propone la eliminación de este apéndice con el siguiente sustento extraído del Doc. 9859:</p> <p>8.4.7.13 El SMS del proveedor de servicios debe resultar aceptable para la autoridad estatal pertinente. Se espera que los proveedores de servicios realicen un análisis de brecha y elaboren un plan de implementación ejecutable (incluyendo la aceptación por el Estado como tarea planificada). La implementación del SMS se lleva a cabo generalmente en tres o cuatro etapas. La temprana colaboración entre el proveedor de servicios y las autoridades estatales probablemente conduzca a un proceso de elaboración y aceptación más fluido. En el Capítulo 9 figura más información sobre la implementación de SMS.</p> <p>9.7.1.5 Debido a que cada organización es única, no existe un método genérico o universal para la implantación del SMS. Se espera que cada organización implemente un SMS que funcione en forma adecuada para su situación singular. Cada organización debería definir por sí misma la forma en que cumplirá los requisitos fundamentales. Para lograr esto, es importante que cada organización prepare una descripción del sistema que identifique sus estructuras, procesos y arreglos empresariales institucionales que considere importantes para las funciones de gestión de la seguridad operacional. Sobre la base de esta descripción del sistema, la organización debería identificar o elaborar políticas, procesos y procedimientos que establezcan sus propios requisitos en materia de gestión de la seguridad operacional.</p> <p>9.7.7.5 Tanto el Estado como el proveedor de servicios deberían reconocer que el logro de un SMS eficaz puede insumir varios años. Los proveedores de servicios deberían consultar con su Estado puesto que puede ser necesario aplicar un enfoque por etapas para la implantación del SMS.</p>

TAREA RPEO/14-09

**Adjunto B**

10/07/2020

- 22 -

- FIN -