



RPEE/2

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE
LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

**SEGUNDA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE ESTRUCTURA DE LA
REGLAMENTACION LAR
RPEE/2**

INFORME

(Lima, Perú, 2 al 3 de marzo de 2009)

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

i -	Índice	i-1
ii -	Reseña de la Reunión.....	ii-1
	Lugar y fecha de la Reunión	ii-1
	Participación	ii-1
	Apertura	ii-1
	Organización	ii-1
	Aprobación de la Agenda.....	ii-2
	Lista de Conclusiones de la Reunión RPEE/2	ii-3
iii -	Lista de Participantes	iii-1
	Informe sobre el Asunto 1: Términos a ser utilizados en la redacción de la Reglamentación LAR.....	1-1
	Informe sobre el Asunto 2: Revisión de la estructura de la Reglamentación LAR.....	2-1
	Informe sobre el Asunto 3: Otros asuntos.....	3-1

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y FECHA DE LA REUNIÓN

La Segunda Reunión del Panel de Expertos de Estructura de la Reglamentación LAR del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional se realizó del 2 al 3 de marzo de 2009 en la ciudad de Lima, Perú.

ii-2 PARTICIPACIÓN

En la reunión participaron diez (10) delegados de siete (7) Estados miembros del Sistema. La lista de participantes aparece en las Páginas iii-1 a iii-3.

ii-3 APERTURA

El Sr. José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI y Coordinador General del Sistema, hizo uso de la palabra destacando los avances realizados hasta la fecha por el mismo, explicó el objetivo de la Reunión y dio la bienvenida a todos los asistentes

ii-4 ORGANIZACIÓN

El señor Jorge Pardo fue elegido Presidente de la Reunión, el señor Eduardo Pilo-País fue elegido Vicepresidente de la Reunión y el señor Oscar Quesada, Oficial Regional de Seguridad de Vuelo, actuó como Secretario.

ii-5 APROBACIÓN DE LA AGENDA

La Reunión aprobó la agenda para esta Segunda Reunión del Panel de Expertos de Estructura de la Reglamentación LAR, tal como se indica a continuación:

- Asunto 1. Términos a ser utilizados en la redacción de la Reglamentación LAR
- a) Utilización de los términos: debe, puede y el futuro del verbo en la redacción de la Reglamentación LAR
 - b) Utilización del término explotador versus operador en la redacción de la Reglamentación LAR
- Asunto 2. Revisión de la estructura de la Reglamentación LAR
- a) Revisión del mapa reglamentario de la LAR para incorporar reglamentos adicionales en el Conjunto LAR OPS
 - b) Revisión del mapa reglamentario de la LAR para incorporar reglamentos correspondientes a los Anexos 3, 4, 5, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 18
 - c) Aspectos a considerar en el análisis del Reglamento LAR UNITS propuesto.
- Asunto 3. Otros asuntos

ii-6 **LISTA DE CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN RPEE/2**

N°	Título	Página
RPEE/2-01	USO DEL TIEMPO PRESENTE PARA LOS VERBOS “DEBER” O “PODER”	1-1
RPEE/2-02	REVISIÓN DEL LAR 11	1-1
RPEE/2-03	ENCUESTA PARA DETERMINAR LA NECESIDAD DE ESTABLECER REGLAMENTACIÓN REGIONAL PARA EL ANEXO 5	2-3
RPEE/2-04	PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE LA ESTRUCTURA DE LA REGLAMENTACIÓN LAR	2-3

LISTA DE PARTICIPANTES**ARGENTINA**

Federico Emilio Molina
Inspector de Línea Aérea
Jefe Dpto. Trabajo Aéreo y Organismos Oficiales
CRA

BOLIVIA

Jorge Pardo Bejar
Director de Seguridad Operacional
DGAC

Marco Castrillo Franco
Jefe Unidad Estándares de Vuelo
DGAC

CHILE

Fernando Bolton Poblete
Jefe Sección Normas
DGAC

ECUADOR

Eduardo Pilo-Pais A.
Inspector de Operaciones Principal
DGAC

PARAGUAY

Daisy Elisabeth Ferreira Cabanellas
Jefe Sección Normas y Reglamentos
DINAC

PERÚ

Verónica Chávez Faiad
Inspector de Aeronavegabilidad - Normas
DGAC

Alfredo Bedregal
Inspector ATM – Normas
DGAC

VENEZUELA

Mary Carmen Losada Veliz
Inspector Aeronáutico: Especialidad
Operaciones de Aeródromos
INAC

Ramón Henríquez
Abogado Profesional Aeronáutico II
Oficina de Consultoría Jurídica
INAC

OACI

Oscar Quesada-Carboni
Oficial Regional de Seguridad de Vuelo

Asunto 1: Términos a ser utilizados en la redacción de los reglamentos LAR

1.1 Bajo este asunto de la agenda la Reunión analizó los antecedentes del Sistema Regional y de la reglamentación aeronáutica latinoamericana (LAR) para el establecimiento de un sistema reglamentario normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la región.

1.2 También se tomó nota que el LAR 11 aprobado en el año 2003 contiene lineamientos en cuanto a la modalidad de redacción de los reglamentos así como el “Manual de redactores de la LAR”, basados en el principio de lenguaje claro.

1.3 Se informó que durante la elaboración de los reglamentos LAR bajo la nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de estos reglamentos, se presentó la inquietud de cuando y en que sentido se debería utilizar los términos **debe, puede y el futuro del verbo.**

1.4 Sobre el particular la Reunión consideró que los efectos jurídicos de escribir el verbo en presente o futuro son exactamente los mismos, sin embargo se tomó nota que las técnicas de escritura en lenguaje claro recomiendan que para lograr mayor ~~la~~ claridad ~~de~~ en la redacción es conveniente utilizar el tiempo presente, en vista que un documento escrito en tiempo presente es más directo y menos complicado.

1.5 En tal sentido la Reunión convino en adoptar la siguiente conclusión:

**Conclusión RPEE/2-01 USO DEL TIEMPO PRESENTE PARA LOS VERBOS
“DEBER” O “PODER”**

Para una mayor claridad en la redacción de los reglamentos LAR, se debe utilizar en la medida que sea posible el tiempo presente de los verbos “deber” o “poder”.

1.6 De igual forma se convino en que en muchas ocasiones es necesario utilizar en la redacción de las LAR el condicionante “puede” o “no puede” como una forma de autorizar o prohibir algún tipo acto de acuerdo con lo expresado en la Sección 1.001 del LAR 11. Sin embargo el texto del Párrafo LAR 11.035 (a)(4) parece contradecir esto ya que indica que el término puede implica una opción que debe ser previamente autorizada, por tanto sería conveniente revisar la pertinencia de mantener este párrafo en el LAR 11.

1.7 Sobre el particular y tomando en cuenta el tiempo transcurrido desde la aprobación del LAR 11 por parte de la Junta General, se consideró conveniente que el Sistema Regional inicie una revisión de este LAR y se adoptó la siguiente conclusión:

Conclusión RPEE/2-02 REVISIÓN DEL LAR 11

Que el Coordinador General considere dentro de la preparación del plan de actividades del año 2010, una revisión del LAR 11.

1.8 A continuación la Reunión pasó a analizar la problemática de la utilización del término “operador” y “explotador”.

1.9 Sobre el particular se observó que la mayoría de las leyes de la región utilizan el término “Explotador” y que también es la traducción utilizada por la OACI para el término “*operator*”. En uno de los Estados de la región se observó que se utiliza el término “explotador” para referirse al poseedor de los permisos de explotación comercial y el término “Operador” para referirse al que realiza la operación aérea para el poseedor del permiso de explotación comercial.

1.10 Sobre el particular la Reunión convino que en la medida que sea posible se deberá utilizar el término “Explotador” siguiendo la definición del Anexo 6. Sin embargo, si alguno de los Paneles de Expertos del Sistema Regional, como una forma de lograr una mayor claridad en algún reglamento LAR, podría utilizar el término “Operador” siempre y cuando se incluya en la sección de definiciones del LAR respectivo las aclaraciones del caso para que se entiendan los motivos del uso del término “Operador” y su equivalencia con el término “Explotador”.

Asunto 2: Revisión de la estructura de la reglamentación LAR

2.1 Bajo este punto de la agenda de la Reunión se tomó nota que con el propósito de establecer un mapa reglamentario que sirva de guía en el desarrollo de la reglamentación LAR, en el año 2006 se llevó a cabo la Primera Reunión del Panel de Expertos de Estructura de la reglamentación LAR (RPEE/1).

2.2 En la Reunión referida, el Panel de Expertos de Estructura de la LAR estableció la primera estructura de la LAR que fue posteriormente aprobada por la Décimo Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/16) (julio de 2007). Esta estructura estuvo conformada por los conjuntos: LAR GEN, LAR PEL, LAR OPS y LAR AIR y se dejó la posibilidad de incluir reglamentos en los Conjuntos LAR AGA y LAR ATM en una Segunda fase de desarrollo de la LAR.

2.3 En lo pertinente al Conjunto LAR OPS, la Reunión aprobó el desarrollo de los siguientes reglamentos:

- ✓ LAR 91 – *Reglas de vuelo y operación general*
- ✓ LAR 119 – *Certificación de explotadores de servicios aéreos*
- ✓ 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.
- ✓ LAR 135 - *Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares.* Este reglamento se aplica a aviones de 19 asientos de pasajeros o menos o de 5 700 kg de peso (masa) máximo certificado de despegue (MCTW) o menos y a todos los helicópteros.

2.4 En esa oportunidad la RPEE/1 – comentó sobre la conveniencia de incluir nuevos reglamentos dentro del Conjunto LAR OPS que permitan reglamentar otros tipos de operaciones, tales como: Operación de globos cautivos, cohetes no tripulados y globos libres no tripulados; Operación de vehículos ultralivianos; Saltos en paracaídas; Operaciones de la aviación corporativa; Operaciones de explotadores extranjeros; Operaciones de helicópteros con carga externa y Operaciones con aeronaves de uso agrícola.

2.5 Sobre el particular, la presente Reunión, convino en que era más importante concentrar los esfuerzos del Sistema Regional en consolidar los procesos de armonización y/o adopción del conjunto LAR OPS y no crear por el momento LAR adicionales con excepción de un LAR para la aprobación de operaciones de explotadores extranjeros.

2.6 Sobre el particular se tomó nota que muchos Estados todavía no han incorporado las recomendaciones de la nueva versión del Documento 8335 y continúan emitiendo especificaciones de operación a los operadores extranjeros y que por tanto sería muy conveniente lograr desarrollar un LAR sobre aprobación de operadores extranjeros, que podría denominarse LAR 129, ya que la mayoría de los Estados utilizaban esta denominación.

2.7 A continuación la Reunión analizó una propuesta para ampliar la estructura de la LAR para cubrir los siguientes Anexos al Convenio de Chicago : 3 (MET), 4 (MAP), 10 (CNS), 11 (ATS), 12 (SAR), 13 (AIG), 14 (AGA), 15 (AIS) y 18 (DG)

2.8 Sobre el particular la Reunión consideró muy conveniente ampliar la estructura de la LAR a otros Anexos al Convenio de Chicago y convino en que para mantener coherencia se podría utilizar la siguiente denominación para los reglamentos a ser desarrollados:

Anexo 3 Conjunto LAR MET (Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional);

Anexo 4 Conjunto LAR AIM (LAR MAP) (Cartas aeronáuticas);

Anexo 10 Conjunto LAR CNS (LAR COM, LAR NAV, LAR SUR)

Anexo 11 LAR ATS (Servicios de tránsito aéreo);

Anexo 12 LAR SAR (Búsqueda y salvamento);

Anexo 13 LAR AIG (Investigación de accidentes e incidentes de aviación);

Anexo 14 Conjunto LAR AGA (Aeródromos);

Anexo 15 Conjunto LAR AIM (LAR AIS) (Servicios de información aeronáutica); y

Anexo 18 LAR DG (Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea).

2.9 Con respecto al conjunto LAR MET, LAR ATS y LAR AGA se observó que probablemente un solo LAR para cada una de estas áreas podría producir un documento muy voluminoso y que por tanto debería analizarse la conveniencia de crear otros LAR dentro de cada uno de estos conjuntos, pero que esto debería ser determinado por los especialistas en la materia al momento de iniciarse los trabajos de armonización.

2.10 A continuación la Reunión analizó la necesidad de desarrollar un LAR específico para reglamentar el Anexo 5 sobre Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres. Sobre el particular se tomó nota que todos los Estados miembros del Sistema Regional han adoptado el Sistema Internacional de Unidades (SI) ~~de pesos y medidas~~ que por tanto de una u otra forma ya debe existir legislación o normas al respecto emitidas por la entidad a cargo de implementar el SI.

2.11 En este sentido se convino en que antes de decidir sobre la incorporación de un LAR para reglamentar el Anexo 5, sería conveniente realizar una encuesta en la Región para determinar el grado de coordinación sectorial entre las autoridades de aeronáutica civil y los entes de normalización y determinar si era necesario establecer reglamentación adicional al respecto para cubrir las necesidades particulares del Anexo 5 y se adoptó la siguiente conclusión:

Conclusión RPEE/ 2-03**ENCUESTA PARA DETERMINAR LA NECESIDAD DE ESTABLECER REGLAMENTACIÓN REGIONAL PARA EL ANEXO 5**

Que el Comité Técnico prepare una encuesta para determinar el grado de coordinación sectorial entre las autoridades de aeronáutica civil y los entes de normalización nacional de cada Estado y que permita determinar si es necesario establecer reglamentación aeronáutica específica para el Anexo 5 o si la legislación y normativa producida por el ente de normalización nacional cubre las obligaciones del Estado con respecto al Anexo 5 al Convenio de Chicago.

Los resultados de dicha encuesta deberán ser presentados en la Décimo Primera Reunión de la Junta General para su consideración dentro del plan de actividades del año 2010.

2.12 Por último y al concluir los asuntos de la agenda, la Segunda Reunión del Panel de Expertos de Estructura de las LAR adoptó la siguiente conclusión:

Conclusión RPEE/2-04**PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE LA ESTRUCTURA DE LA REGLAMENTACIÓN LAR**

Que el Coordinador General proceda con los trámites establecidos por la Junta General del SRVSOP para la aprobación de la estructura de la reglamentación LAR que se incluye como **Apéndice A** al Asunto 2 de este Informe.

Asunto 3: Otros Asuntos

3.1 Bajo este punto de la agenda la Reunión intercambio puntos de vista sobre distintos temas de interés general. Al comentar sobre las prioridades de desarrollo de los nuevos reglamentos LAR se observó que este tema debería ser analizado por la Junta General para que se dicten las prioridades de la región y se canalicen los recursos del Sistema.

3.2 También se intercambiaron comentarios sobre los procesos de implementación del SMS y del SSP en los Estados, observándose que a pesar que ya algunos Estados han reglamentado el requerimiento a los proveedores de servicio, todavía no se ha logrado la implementación completa del SMS. Sobre el particular la Secretaría explicó los avances realizados por el Sistema Regional y sobre el plan piloto de implementación del SMS en Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves utilizando el LAR 145 Versión 3. También se tomó nota sobre la pronta publicación por parte de la OACI de las enmiendas a los Anexos 1, 6, 11 y 14 conteniendo el marco normativo del SMS.

3.3 Por último la Reunión convino sobre la importancia de incorporar en los paneles de expertos a especialistas jurídicos. En tal sentido la Secretaría informó que ya existía una conclusión de la Junta General al respecto y que en la medida de las posibilidades se incorporaba a un experto jurídico en esta Reuniones.

3.4 Sobre el particular la Reunión recomendó que en las cartas de convocatoria para los Paneles de Expertos se inste a las Administraciones a considerar la participación de especialistas jurídicos en estos Paneles.

Apéndice A

Capítulo 2: Áreas a reglamentar

El establecimiento de normas para reglamentar una actividad específica en el campo de la aviación responde a la obligación del Estado de garantizar la seguridad del público usuario de algún servicio. Bajo esta óptica cada LAR que se incluye en esta estructura deberá tener una clara justificación de la necesidad de su existencia a fin de mantener siempre una estructura simple y de fácil administración.

A continuación se presentan la justificación de las áreas del quehacer aeronáutico que requieren ser reglamentadas:

1) **Generalidades (LAR GEN)**

Esta área requiere de dos reglamentos principales:

- a) Una reglamento que permita guiar y orientar a los usuarios sobre el significado de las definiciones, abreviaturas y símbolos que serán utilizados a lo largo del conjunto de reglamentaciones LAR.
- b) Una segunda reglamento que establezca las reglas para la formulación, procesamiento, enmienda o modificación de las LAR, incluyendo los requisitos para la exención de una regla o parte de ella.

2) **Licencias al personal (LAR PEL)**

Esta área requiere ser reglamentada a fin de satisfacer los requisitos correspondientes a la emisión de licencias, habilitaciones y certificados médicos para el personal aeronáutico, así como los requisitos de certificación de los centros de instrucción de aeronáutica civil contemplados en el Anexo 1 al Convenio de Chicago.

3) **Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional (LAR MET).**

El área de Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional necesita ser reglamentada mediante un reglamento en el que se prescriban los requisitos relativos al suministro de los servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional según lo

dispuesto en el Anexo 3 al Convenio.

4) *Cartas aeronáuticas (LAR MAP).* Se requiere reglamentar esta área para prescribir las reglas correspondientes a la elaboración y suministro de las cartas aeronáuticas de conformidad con las normas del Anexo 4 al Convenio.

5) **Operación de aeronaves (LAR OPS)**

El área de operación de aeronaves responde principalmente a los SARPS establecidos en la Parte I – *Transporte aéreo comercial internacional – Aviones*; Parte II – *Aviación general internacional – Aviones* y Parte III – *Operaciones internacionales – Helicópteros* del Anexo 6 al Convenio de Chicago, en consecuencia se recomienda que esta área sea reglamentada con las siguientes reglamentos:

- a) Un reglamento que prescriba las reglas de vuelo y de operación general para las aeronaves de los Estados participantes del Sistema. Este reglamento cubrirá los requisitos de aplicación general de los SARPS de los siguientes Anexos: Anexo 2 - Reglamento del aire, Anexo 6 - Parte II y Parte III, Sección III.
- b) Un reglamento que establezca los requisitos de certificación para las operaciones a ser contempladas en los reglamentos correspondientes a la Parte I y Parte III Secciones I y II del Anexo 6 al Convenio, en lo concerniente a operaciones de transporte aéreo comercial con aviones grandes, aviones pequeños, y helicópteros.
- c) Un reglamento que prescriba los requisitos de operación del Anexo 6, Parte I para aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial; y

d) Un reglamento que establezca las reglas para las operaciones de explotadores extranjeros dedicados al transporte aéreo comercial de acuerdo con las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y del Anexo 6 Parte I.

- e) Un reglamento que establezca los requisitos de operaciones del Anexo 6, Parte I y

Parte III Secciones I y II para aviones pequeños y helicópteros utilizados en transporte aéreo comercial.

6) Aeronavegabilidad (LAR AIR).

Considerando que el área de aeronavegabilidad tiene relación directa con los Anexos 6, 7, 8 y 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en lo concerniente a estándares de diseño de aeronaves y partes; requerimiento de medio ambiente; mantenimiento de aeronaves y marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves y, en conocimiento que OACI reconoce que cada Estado contratante debería establecer su propio requerimiento apropiado de aeronavegabilidad amplio y detallado, o bien seleccionar un requerimiento apropiado de aeronavegabilidad amplio y detallado establecido por otro Estado contratante, es necesario que esta área sea normada por varios reglamentos:

- a) Una reglamento donde se establezcan los requerimientos administrativos para la obtención de los certificados de aeronavegabilidad de acuerdo al Anexo 8 al Convenio.
- b) Los reglamentos donde se establezcan los requisitos apropiados de aeronavegabilidad de aeronaves del Anexo 8 y 16 al Convenio.
- c) Otra reglamento sobre mantenimiento, el cual establecerá los requisitos mínimos de mantenimiento ejecutados en aeronaves y componentes de aeronaves, considerando la necesidad de asegurar la aeronavegabilidad continua de las aeronaves, es decir que las aeronaves sean mantenidas en un estándar que aseguren su operación segura por personas autorizadas a realizar mantenimiento y se realice la certificación de conformidad de mantenimiento después de ejecutar tareas de mantenimiento, reparaciones mayores y alteraciones mayores de acuerdo a lo requerido en el Anexo 6 y el Anexo 8 del Convenio.
- d) Una reglamento sobre los requisitos de identificación de aeronaves del Anexo 7 al Convenio; y
- e) Un reglamento sobre los requisitos de operación para organizaciones de mantenimiento del Anexo 6 del Convenio.

7) Telecomunicaciones aeronáuticas (LAR CNS). Esta área abarca los SARPS, PANS y textos de orientación sobre los sistemas aeronáuticos de comunicaciones, navegación y vigilancia, por lo tanto es necesario desarrollar tres reglamentos que prescriban los requisitos correspondientes a la utilización de cada uno de dichos sistemas de acuerdo con las normas del Anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

8) Servicios de tránsito aéreo (LAR ATS). Teniendo en cuenta que esta área engloba los servicios de control de tránsito aéreo, de información de vuelo y de alerta, se requiere desarrollar un reglamento que prescriba los requisitos aplicables al suministro de dichos servicios de acuerdo con el Anexo 11 al Convenio de Chicago.

9) Búsqueda y salvamento (LAR SAR). Esta área requiere ser reglamentada con requisitos aplicables al establecimiento, mantenimiento y funcionamiento de servicios de búsqueda y salvamento por los Estados contratantes de la OACI en sus territorios y en alta mar, de conformidad con el Anexo 12 al Convenio.

10) Investigación de accidentes e incidentes de aviación (LAR AIG). En esta área se requiere establecer un reglamento que prescriba los requisitos correspondientes a las normas del Anexo 13 relativas a la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

11) Aeródromos (LAR AGA). Esta área requiere ser reglamentada a fin de satisfacer los requisitos correspondientes al diseño, certificación y operación de aeródromos y helipuertos contemplados en el Anexo 14 al Convenio de Chicago.

12) Servicios de información aeronáutica (LAR AIS). El área de Servicios de información aeronáutica está conformada por normas y métodos recomendados internacionales que prescriben la distribución de la información y de los datos que son necesarios para la seguridad, regularidad y eficacia de la navegación aérea internacional.

Para lograr la uniformidad y coherencia que requiere el suministro de información y datos aeronáuticos de uso operacional con sistemas

de navegación automatizados se requiere desarrollar un reglamento que establezca requisitos normalizados para la gestión de la información aeronáutica (AIM) de conformidad con el Anexo 15 al Convenio.

13) Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea (LAR DG). Para cumplir con las disposiciones del Anexo 18 al Convenio, se requiere desarrollar un reglamento que establezca los requisitos generales para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.

En la redacción de este reglamento se hará referencia a las Instrucciones Técnicas para dicho transporte.

~~**14) Gestión de tránsito aéreo (LAR ATM).** Los Estados de la Región utilizan extensivamente el Anexo 11, Anexo 2, el PANS/ATM (Doc 4444) y otros documentos y manuales de la OACI para la provisión de servicios de tránsito aéreo. Por otra parte por el momento la OACI no ha incorporado ningún requerimiento para la certificación de los proveedores de servicios de tránsito aéreo. Un LAR ATM podría ser desarrollado al momento que los SARPS de la OACI incorporen requerimientos de certificación de los proveedores de servicios de tránsito aéreo.~~

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

Apéndice B

Capítulo 3: Estructura de la Reglamentación LAR

La estructura de la Reglamentación LAR está dividida en conjuntos LAR bajo el siguiente esquema:

Conjunto LAR GEN	
Reglamentos	Contenido
LAR 1	La La EI LAR 1 – <i>Definiciones, abreviaturas y símbolos</i> contiene las definiciones, abreviaturas y símbolos de cada uno de los reglamentos de las LAR aprobadas hasta la fecha, así mismo, contendrá las definiciones, abreviaturas y símbolos de los reglamentos a ser desarrollados en un futuro.
LAR 11	La La EI LAR 11 – <i>Reglas para la formulación, emisión y enmienda de las LAR</i> establece las disposiciones y requisitos que deben ser observados por el Sistema en la elaboración de cada uno de los reglamentos de las LAR, incluyendo su procesamiento, enmienda, derogación y el tratamiento de las exenciones a las reglas de cada reglamento.

Conjunto LAR PEL	
Reglamentos	Contenido
LAR 61	La La EI LAR 61 – <i>Licencias para pilotos y sus habilitaciones</i> establece los requisitos y procedimientos para el otorgamiento de licencias y habilitaciones de pilotos, las condiciones bajo las cuales son necesarias, sus privilegios y limitaciones.
LAR 63	La La EI LAR 63 – <i>Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos</i> establece los requisitos y procedimientos para otorgar las licencias de mecánico de abordó, y de navegante, de tripulante de cabina y las normas generales de operación para los titulares de estas licencias.
LAR 65	La La EI LAR 65 – <i>Licencias del personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo</i> establece los requisitos para otorgar las siguientes licencias y habilitaciones y las normas de operación general para los titulares de tales licencias y habilitaciones: <ul style="list-style-type: none"> • Controlador(a) de tránsito aéreo; • Encargado(a) de operaciones de vuelo Despachador de vuelo ; • Técnico(a) Mecánico de mantenimiento de aeronaves; y • Operador(a) de estación aeronáutica.

Conjunto LAR PEL	
Reglamentos	Contenido
LAR 67	La EI LAR 67 – <i>Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico</i> establece las normas médicas, los procedimientos para otorgar los Certificados Médicos aeronáuticos al personal aeronáutico y la designación y autorización de los Centros Médicos Aeronáuticos y Médicos Examinadores Aéreos.
LAR 141	La EI LAR 141 – <i>Centros de instrucción de aeronáutica civil</i> establece los requisitos de certificación y reglas de operación de un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC), para la formación de pilotos, miembros de la tripulación del vuelo excepto pilotos y despachadores de vuelo, postulantes a una licencia aeronáutica requerida en la los LAR 61, 63 y 65.
LAR 142	La EI LAR 142 – <i>Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil</i> establece los requisitos de certificación y reglas de operación de un Centro de Entrenamiento de Aeronáutica Civil (CIAC), para el entrenamiento específico en una aeronave de pilotos y miembros de la tripulación de vuelo excepto pilotos.
LAR 147	La EI LAR 147 – <i>Centros de instrucción de aeronáutica civil</i> establece los requisitos de certificación y reglas de operación de un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC), para la formación de mecánicos de mantenimiento aeronáutico de aeronaves , personal postulante a una licencia aeronáutica requerida en la el LAR 65.

Conjunto LAR MET	
Reglamentos	Contenido
LAR MET	El LAR MET - <i>Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional</i> establecerá los requisitos relativos al suministro de los servicios meteorológicos para la navegación aérea.

Conjunto LAR AIM	
Reglamentos	Contenido
LAR MAP	El LAR MAP – <i>Cartas aeronáuticas</i> establecerá los requisitos correspondientes a la elaboración y suministro de las cartas aeronáuticas.
LAR AIS	El LAR AIS – <i>Servicios de información aeronáutica</i> establecerá los requisitos relativos a la gestión de la información aeronáutica para la seguridad, regularidad y eficacia de la navegación aérea.

Conjunto LAR OPS	
Reglamentos	Contenido
LAR 91	La La EI LAR – 91 – <i>Reglas de vuelo y de operación general</i> prescribirá las reglas generales de aplicación para toda aeronave de los Estados miembros del SRVSOP en lo concerniente al reglamento del aire; equipos, instrumentos y certificados requeridos; operaciones de vuelo especial; mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, requisitos para aeronaves grandes y multimotores propulsadas a turbina; equipo adicional para aeronaves grandes y de categoría transporte; operaciones fuera de los Estados y límites de ruido.
LAR 119	La La EI LAR 119 – <i>Certificación de explotadores de servicios aéreos</i> prescribirá: <ul style="list-style-type: none"> • Los requisitos de certificación, que todo explotador debe cumplir para obtener un AOC y las Especificaciones para relativas a las operaciones (OpSpecs) bajo las según los LAR 121 y 135; • Los requisitos que afectan al un arrendamiento con tripulación (wet lease) y a los otros arreglos del transporte aéreo comercial; • Los requisitos para obtener una desviación de la AAC para realizar operaciones bajo un contrato militar y para realizar operaciones de emergencia; y • Los requisitos para el personal de gestión o gerencia para las operaciones a ser conducidas bajo las según los LAR 121 y 135.

Conjunto LAR OPS	
Reglamentos	Contenido
LAR 121	<p>La EI LAR 121 – <i>Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales, regulares y no regulares</i> establecerá los requisitos de operación para las operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares con cualquiera de los siguientes tipos de aviones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Operaciones regulares, domésticas e internacionales: <ul style="list-style-type: none"> • Aviones turbo reactores; • aviones turbohélices y alternativos con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o aviones turbohélices y alternativos con una peso (masa) certificada de despegue superior a 5.700 Kg. 2. Operaciones no regulares, domésticas e internacionales: <ul style="list-style-type: none"> • Todos los aviones con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o • Todos los aviones con una peso (masa) certificada de despegue superior a 5.700 Kg.
LAR 129	<p>El LAR 129 – <i>Operaciones de explotadores extranjeros</i> establecerá los requisitos que regirán las operaciones de explotadores extranjeros de transporte aéreo comercial en los Estados del SRVSOP.</p>
LAR 135	<p>La EI LAR 135 – <i>Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales, regulares y no regulares</i> establecerá los requisitos para las operaciones regulares y no regulares, con cualquiera de los siguientes tipos de aeronaves:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Operaciones regulares: <ul style="list-style-type: none"> • aviones turbohélices y alternativos con una configuración de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; o • aviones turbohélices y alternativos con una peso (masa) certificada de despegue de 5.700 Kg o menos; • helicópteros. 2. Operaciones no regulares: <ul style="list-style-type: none"> • Todos los aviones de 19 asientos o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; o • todos los aviones con una peso (masa) certificada de despegue de 5.700 Kg o menos; • helicópteros

Conjunto LAR AIR	
Reglamentos	Contenido
LAR 21	<p><i>La El LAR 21 – Procedimientos de Certificación de Aeronaves y componentes de aeronaves. En este LAR se regularán los procedimientos administrativos y se establecerán los estándares de aeronavegabilidad para la certificación de aeronavegabilidad de las aeronaves y componentes de aeronaves específicamente en:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Emisión y seguimiento del certificado de tipo; 2. Emisión y seguimiento del certificado de producción; 3. Emisión del certificado de aeronavegabilidad de aeronaves; 4. Emisión del certificado de tipo suplementario; 5. Aprobación de datos de modificaciones y reparaciones mayores; 6. Aprobación de componentes de aeronaves; 7. Emisión de certificados de aeronavegabilidad para exportación.
LAR 23	<p>Estándares de aeronavegabilidad para aeronaves en categoría normal, utilitaria acrobático y commuter.</p> <p>Nota: El LAR 23 consistirá en adoptar integralmente los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, reconocidos por el sistema, con sus respectivas enmiendas y en el idioma original.</p>
LAR 25	<p>Estándares de aeronavegabilidad para aeronaves de categoría transporte.</p> <p>Nota: El LAR 25 consistirá en adoptar integralmente los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, reconocidos por el sistema, con sus respectivas enmiendas y en el idioma original.</p>
LAR 27	<p>Estándares de aeronavegabilidad para giroaviones de categoría normal.</p> <p>Nota: El LAR 27 consistirá en adoptar integralmente los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, reconocidos por el sistema, con sus respectivas enmiendas y en el idioma original.</p>
LAR 29	<p>Estándares de aeronavegabilidad para giroaviones de categoría transporte.</p> <p>Nota: El LAR 29 consistirá en adoptar integralmente los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, reconocidos por el sistema, con sus respectivas enmiendas y en el idioma original.</p>

Conjunto LAR AIR	
Reglamentos	Contenido
LAR 31	<p>Estándares de aeronavegabilidad para globo libre tripulado.</p> <p>Nota: El LAR 31 consistirá en adoptar integralmente los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, reconocidos por el sistema, con sus respectivas enmiendas y en el idioma original.</p>
LAR 33	<p>Estándares de aeronavegabilidad para motores de aeronaves</p> <p>Nota: El LAR 33 consistirá en adoptar integralmente los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, reconocidos por el sistema, con sus respectivas enmiendas y en el idioma original.</p>
LAR 34	<p>La El LAR 34 - <i>Estándares de aeronavegabilidad para el drenaje de combustible y emisiones de gases de escape de aviones con motores a turbina.</i></p> <p>Nota: El LAR 34 consistirá en adoptar integralmente los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, reconocidos por el sistema, con sus respectivas enmiendas y en el idioma original.</p>
LAR 35	<p>La LAR 35 - <i>Estándares de aeronavegabilidad de hélices.</i></p> <p>Nota: El LAR 35 consistirá en adoptar integralmente los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, reconocidos por el sistema, con sus respectivas enmiendas y en el idioma original.</p>
LAR 36	<p>La El LAR 36 - <i>Estándares de ruido.</i></p> <p>Nota: El LAR 36 consistirá en adoptar integralmente los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, reconocidos por el sistema, con sus respectivas enmiendas y en el idioma original.</p>
LAR 39	<p>La El LAR 39 - <i>Directivas de aeronavegabilidad.</i> En este LAR se establecerá el marco reglamentario para el sistema de directivas de aeronavegabilidad.</p>
LAR 43	<p>La El LAR 43 – <i>Mantenimiento.</i> eEste reglamento establecerá los requisitos para ejecutar tareas de mantenimiento, para las personas autorizadas a realizar mantenimiento y los requisitos para la certificación de conformidad de mantenimiento después de realizar tareas de mantenimiento, de reparaciones mayores y alteraciones mayores.</p>
LAR 45	<p>La El LAR 45 – <i>Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves.</i> eEn este reglamento se desarrollará los requisitos de identificación de las aeronaves y componentes de aeronaves y las marcas de nacionalidad y de matrícula de aeronaves.</p>

Conjunto LAR AIR	
Reglamentos	Contenido
LAR 145	La EI LAR 145 – <i>Organizaciones de mantenimiento aprobadas</i> . Este reglamento prescribirá los requisitos para la emisión de aprobaciones a organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes y establecerá las normas generales de operación para las organizaciones de mantenimiento aeronáutico (OMA).

Conjunto LAR CNS	
Reglamentos	Contenido
LAR COM	El LAR COM – <i>Comunicaciones</i> establecerá las reglas relacionadas con la utilización de los sistemas aeronáuticos de comunicaciones en las operaciones aéreas.
LAR NAV	El LAR NAV – <i>Navegación</i> establecerá las reglas relacionadas con la utilización de los sistemas aeronáuticos de navegación en las operaciones aéreas.
LAR SUR	El LAR SUR – <i>Vigilancia</i> establecerá las reglas relacionadas con la utilización de los sistemas aeronáuticos de vigilancia en las operaciones aéreas.

Conjunto LAR ATS	
Reglamentos	Contenido
LAR ATS	El LAR ATS – <i>Servicios de tránsito aéreo</i> prescribirá los requisitos correspondientes al suministro de los servicios de control de tránsito aéreo, de información de vuelo y de alerta.

Conjunto LAR SAR	
------------------	--

Reglamentos	Contenido
LAR SAR	El LAR SAR – <i>Búsqueda y salvamento</i> prescribirá las reglas concernientes al establecimiento, mantenimiento y funcionamiento de los servicios de búsqueda y salvamento aeronáutico dentro de los territorios de los Estados.

Conjunto LAR AIG	
Reglamentos	Contenido
LAR AIG	El LAR AIG – <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> establecerá los requisitos acerca de la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

Conjunto LAR AGA	
Reglamentos	Contenido
LAR AGA	El LAR AGA – <i>Aeródromos</i> prescribirá las reglas correspondientes al diseño, certificación y operación de aeródromos y helipuertos.

Conjunto LAR DG	
Reglamentos	Contenido
LAR DG	El LAR DG – <i>Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea</i> prescribirá los requisitos que se aplicarán a todos los vuelos realizados por aeronaves civiles.