



**RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Décimo Cuarta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y en mercancías Peligrosas
(RPEO/14)**

Virtual, 12 al 23 de octubre de 2020

Asunto 2: Oportunidades de mejora al LAR 91

a) Análisis de los Capítulos A, G y L del LAR 91 Parte I y de los Capítulos A y E y Apéndice E del LAR 91 Parte II

Presentada: Eduardo Charpentier (Relator) y Leopoldo Emilio Eduardo Silva Rossi

Resumen

Esta nota de estudio proporciona información relevante respecto a la revisión de las secciones correspondientes de los Capítulos A, G y L del LAR 91 Parte I y de los Capítulos A, E y del Apéndice E del LAR 91 Parte II incorporando los SARPS pendientes de incorporación, junto con las actualizaciones de los reglamentos de referencia y las Adopciones de las Enmiendas 37 y 23 del Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Parte II y Parte III, Sección III respectivamente, para ser analizada por los miembros del Panel y discutida con carácter previo durante las sesiones de teleconferencia programadas por el Comité Técnico.

Referencias

- Anexo 2 – Reglamento del aire, Décima edición, Enm. 46
- Anexo 6 – Operaciones de aeronaves, Parte II – Aviación general internacional, Aviones, Décima edición, Enm. 36
- Anexo 6 – Operaciones de aeronaves, Parte III – Operaciones internacionales, Helicópteros, Novena edición, Enm. 22
- SL 2020/31 – Adopción de la Enmienda 37 del Anexo 6, Parte II
- SL 2020/32 – Adopción de la Enmienda 23 del Anexo 6, Parte III
- LAR 91 – Reglas de vuelo y operación general, Primera edición, Enmienda N° 10 de noviembre de 2018
- FAR Part 91 – GENERAL OPERATING AND FLIGHT RULES
- 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
- Anexo 19 2° Ed. 2016 Enm. 1
- Documento 8958 4° Ed. 2018

1. Antecedentes

1.1 El LAR 91 desarrolla sus requisitos en base a los estándares establecidos en el Anexo 2, Anexo 6 Parte II y Anexo 6 Parte III, Secciones I y III.

1.2 En este sentido, debe proveer una reglamentación clara y bien definida que contemple a todos los tipos de operación de aeronaves (aviación general, corporativa, trabajos aéreos, explotadores de servicios aéreos, etc.) y a las personas a bordo de dichas aeronaves.

1.3 El Anexo 2 - Reglamento del aire se aplica a todas las aeronaves que ostenten las marcas de nacionalidad y matrícula de un Estado contratante, cualquiera sea el lugar en que se encuentren, siempre que no se oponga al reglamento publicado por el Estado que tenga jurisdicción en el territorio sobre el cual se vuela. De lo anterior se deduce que todas las aeronaves afectadas a los tipos de operación antes mencionados deben atender los estándares establecidos en el Anexo.

1.4 Por su parte, el Anexo 6 Partes II y III Sección III, son de aplicación para la aviación general internacional realizada con aviones y helicópteros respectivamente.

1.5 Las normas y métodos recomendados del Anexo 6 Parte II representan disposiciones mínimas y, junto con las del Anexo 6 - Operación de aeronaves, Parte I - Transporte aéreo comercial internacional - Aviones, abarcan ahora la operación de todos los aviones de la aviación civil internacional, excepto las operaciones de trabajos aéreos.

1.6 Las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 6, Parte III, se aplicarán a todos los helicópteros dedicados a operaciones de transporte aéreo comercial internacional o a operaciones de la aviación general internacional, pero estas normas y métodos recomendados no son aplicables a los helicópteros dedicados a trabajos aéreos.

2. Análisis

2.1 Siguiendo los antecedentes descriptos y la Nota de Estudio 01-2019 – Propuesta de Enmienda del LAR 91, el Comité Técnico elaboró y remitió la Tarea RPEO 01/14 con la propuesta de enmienda respectiva, teniendo en consideración la aplicación de los Anexos 2 y 6 de la OACI al LAR 91 de forma que el LAR reglamente la operación de aeronaves y a sus personas a bordo en forma ordenada.

2.2 Para ello, se realizó un mapeo que pretende mostrar la distribución de requisitos contenidos en los Capítulos A, B y C del LAR 91 Parte I, ya que éstos son de aplicación para todas las operaciones de las aeronaves en aviación general, trabajos aéreos y transporte aéreo comercial y contienen el reglamento del aire y requisitos generales del Anexo 6 Partes II y III.

2.3 Como corolario de ello, la tarea remitida por el comité técnico propone la eliminación del Capítulo L del LAR 91 Parte I – Operación de aeronaves extranjeras y nacionales que operan en el extranjero y reglas que gobiernan a las personas a bordo de dichas aeronaves, remitiendo algunas de sus prescripciones al Capítulo A – Generalidades del LAR 91 Parte I y reenumerando y dando una nueva redacción a las disposiciones contenidas en los numerales 91.005 a 91.020.

2.4 Por otra parte, el Comité Técnico del SRVSOP propone, mediante la Tarea RPEO/14-

01 que motivó la presente nota de estudio, ciertas modificaciones al Capítulo G – Equipos de comunicaciones, de navegación y de vigilancia de a bordo de la Parte I del LAR 91, y al Capítulo E – Equipos de comunicaciones, de navegación y de vigilancia de a bordo de la Parte II del LAR 91 a fin de incorporar las modificaciones pendientes introducidas por las Enmiendas 36, 37, 22 y 23 a las Partes II y III del Anexo VI.

2.5 Finalmente, el Comité Técnico del SRVSOP propone la modificación del numeral 91.1815 y la eliminación del Apéndice E del LAR 91 Parte II, en lo que respecta al plan de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), tomando como parámetros la Enmienda 36 al Anexo VI, el Anexo 19 y el Documento 9859 de la OACI.

2.6 En relación con la propuesta de incorporación de acrónimos y definiciones pendientes, no existen mayores observaciones por parte del Grupo de Tarea. Sin embargo, a la propuesta realizada por el SRVSOP, se incorporan las definiciones del Anexo 19 que entendemos aplicables al LAR 91, se incorpora la definición de Conformidad (visto bueno) de mantenimiento que entrará en vigencia a partir del 05-11- 2020 de acuerdo a lo establecido en la Enmienda 36 al Anexo VI Parte II, y se propone el traslado de la definición de Altitud de vuelo del numeral 91.1965 (d), por entender que resulta de utilidad que se encuentre dentro del Capítulo A del LAR 91 Parte I.

2.7 Por otro lado, las modificaciones propuestas por el Comité Técnico al numeral 91.1815 y la eliminación del Apéndice E del LAR 91 Parte II, este Grupo de Tarea no tiene objeciones a la nueva normativa propuesta, en tanto se adoptan los parámetros del nuevo Documento 9859, Ed. 2018, que otorga un margen de libertad mayor a cada uno de los Estados en la implementación y aprobación de los Programas de Gestión de Seguridad Operacional, enfocando la implantación del SMS de una manera menos prescriptiva al eliminar el “enfoque de implementación en etapas” de la Ed. anterior (2013) que establecía 4 etapas taxativamente, dando de esta forma una mayor flexibilidad para atender a un universo diverso de operadores, tanto en su estructura como en el tipo de operación que realizan y el tipo de aeronaves que utilizan.

2.8 Finalmente, la modificación de mayor impacto propuesta por el Comité Técnico a este Grupo de Tareas es la modificación del Capítulo A – Generalidades del LAR 91 Parte I, y la eliminación consecuente del Capítulo L - Operación de aeronaves extranjeras y nacionales que operan en el extranjero y reglas que gobiernan a las personas a bordo de dichas aeronaves.

2.9 Esta propuesta de modificación, si bien resulta en extremo interesante y tiende a brindar mayor claridad en lo que respecta a la aplicación del LAR 91, tiene la potencialidad de generar inconsistencias o conflictos normativos cuando es contrapuesto con otros reglamentos específicos.

2.10 Es en virtud de ello, que este Grupo de Tareas entiende que resulta necesario realizar un análisis integral de la modificación propuesta y su impacto en los LAR 121 y 135, así como el impacto que generaría tal modificación respecto de la aplicación íntegra del LAR 91 a la operación de aeronaves de matrícula extranjera en la aviación general, en particular, el posible conflicto que podría generarse con la aplicación de los Capítulos F y H y el Apéndice R de la Parte I del LAR 91 a las aeronaves de matrícula extranjera.

2.11 Esta visión fue compartida por el panel interviniente en las teleconferencias de fechas 06- 08, 13-08, 17-08, 03-09 y 10-09 del corriente, y se llegó a un consenso respecto a que la modificación propuesta requiere un mayor análisis en forma previa a su aprobación e implementación.

2.12 En lo relativo al impacto que podría tener la nueva redacción propuesta al numeral

91.005 del LAR 91, Parte I sobre los LAR 121, y 135, se puede observar que, de aceptarse la modificación únicamente resultarían aplicables los capítulos A, B y C del LAR 91 Parte I a todos los operadores certificados (AOC), y no así los capítulos D a M.

2.13 Sin embargo, este Grupo de Tarea entiende que el Capítulo C del LAR 91, Parte I es aplicable solamente en forma parcial a los operadores 121 y 135, quienes se encontrarían afectados únicamente por el numeral 91.413.

2.14 Por otro lado, existen regulaciones contempladas en los LAR 121 y 135 que remiten al LAR 91 y que bajo la redacción propuesta por el SRVSOP para el numeral 91.005 serían inaplicables, tal como sucede con los Capítulos D del LAR 91 Parte I, C del LAR 91 Parte II, O del LAR 121 y B del LAR 135.

2.15 Tomando ello en consideración, se elaboró un cuadro comparativo de los Capítulos de los LAR 121 y 135 afectados por la redacción propuesta por el Comité Técnico para el numeral 91.005, que se acompaña como Apéndice B, a los fines de que sirva como guía para un futuro análisis que permita no solo la eliminación del Capítulo L, sino la modificación de la redacción actual del numeral 91.005 que simplifique la interpretación acerca de la aplicación y alcances del LAR 91.

2.16 Dicha oportunidad puede ser también motivo para realizar las modificaciones necesarias a los fines de que los LAR 121 y 135 puedan considerarse reglamentos autónomos, y que los operadores certificados puedan encontrar la totalidad de los requerimientos normativos en el reglamento específico bajo el cual operan, sin perjuicio de encontrarse indefectiblemente sujetos a la aplicación de los Capítulos A, B y C del LAR 91, Parte I, por tratarse del Reglamento de Vuelo.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión del Panel de Expertos en Operaciones a:

3.2 Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio, y en el Adjunto A; y

- a) Aprobar la incorporación de las definiciones y acrónimos pendientes de incorporación, aprobar las modificaciones propuestas a los Capítulos G de la Parte I y E de la Parte II del LAR 91, aprobar la modificación propuesta del numeral 91.1815 y la eliminación del Apéndice E de la Parte II del LAR 91
 - b) Asimismo, se propone el rechazo de la eliminación del Capítulo L de la Parte I del LAR 91 y las modificaciones del Capítulo A de la Parte I del LAR 91 a fin de poder realizar un mayor análisis del impacto de las modificaciones propuestas, en particular respecto a la operación de aeronaves extranjeras, así como el impacto que genera dicha modificación en los LAR 121 y 135.
-

Adjunto A**Propuesta de mejora del LAR 91**

LAR 91 - Reglas de vuelo y operación		
general Parte I: Aeronaves		
Capítulo A: Generalidades		
Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
91.001	Definiciones, abreviaturas y símbolos	

	<p>Accidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:</p> <p>a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:</p> <ul style="list-style-type: none"> — hallarse en la aeronave, o — por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o — por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o <p>b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:</p> <ul style="list-style-type: none"> — afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y — que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o <p>c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.</p> <p><i>Nota 1.— Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como</i></p>	<p>Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capítulo “Glosario - Definiciones”.</p>
--	---	---

	<p><i>lesión mortal.</i></p> <p><i>Nota 2.— Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.</i></p> <p><i>Nota 3.— El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1 del Anexo 13.</i></p> <p><i>Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional Capítulo 1-7/11/19 1-2</i></p> <p><i>Nota 4.— En el Adjunto E del Anexo 13 figura orientación para determinar los daños de aeronave.</i></p>	RPEO/14 expertos sugieren eliminar el texto colado del Anexo 19.
	<p>Actos de interferencia ilícita: Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo; (ii) Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra; (iii) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos; (iv) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica; y (v) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos o sustancias peligrosas con fines criminales,; (vi) Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil. 	<p>Se adecúa edición según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Sección I, CAPÍTULO 1.1 DEFINICIONES</p> <p>RPEO14: expertos solicitan corregir definición diferente al anexo 17. CT encaminará la consulta a MU.</p>
	<p>Aeródromo de alternativa: Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo, y que cuenta con las instalaciones y los servicios necesarios, que tiene la capacidad de satisfacer los requisitos de performance de la aeronave y que estará operativo a la hora prevista de utilización. Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Aeródromo de alternativa posdespegue. Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de salida. (ii) Aeródromo de alternativa en ruta. Aeródromo en el que podría aterrizar una aeronave si ésta experimentara condiciones no normales o de emergencia en ruta en el caso de que fuera necesario desviarse mientras se encuentra en ruta. (iii) Aeródromo de alternativa de destino. Aeródromo de alternativa al que podría dirigirse una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto. <p><i>Nota.- El aeródromo del que despegue un vuelo también puede ser aeródromo de alternativa en ruta o aeródromo de alternativa de destino para dicho vuelo</i></p>	<p>Se adecúa texto según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Sección I, CAPÍTULO 1.1 DEFINICIONES</p>

		Anex 6 y Definición Helipuerto
	Altitud de presión de cabina. Altitud de presión correspondiente a la presión que existe en el interior de la cabina de la aeronave.	Se traslada definición utilizada en el Párrafo 91.1965 (d) por ser

		de utilidad en la Parte I del LAR 91 Se modifica texto para abarcar helicópteros
NUEVO	Altitud de vuelo. Altitud por encima del nivel medio del mar en la cual la aeronave está operando	Se traslada definición utilizada en el Párrafo 91.1965 (d) por ser de utilidad en la Parte I del LAR 91 Se modifica texto para abarcar helicópteros
	Altitud de franqueamiento de obstáculos (OCA) o altura de franqueamiento de obstáculos (OCH): La altitud más baja o la altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo, según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos. <i>Nota 1.- Para la altitud de franqueamiento de obstáculos se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de franqueamiento de obstáculos, la elevación del umbral, o en el caso de procedimientos de aproximación que no son de precisión, la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, si éste estuviera a más de 2 m (7 ft) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura de franqueamiento de obstáculos en procedimientos de aproximación en circuito, se toma como referencia la elevación del aeródromo.</i> <i>Nota 2.- Cuando se utilicen estas dos expresiones, pueden citarse convenientemente como "altitud/altura de franqueamiento de obstáculos" y abreviarse en la forma "OCA/H".</i>	Se agrega Nota 2 según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Sección I, CAPÍTULO 1.1 DEFINICIONES
	Aprobación específica. Aprobación documentada en las especificaciones relativas a las operaciones para las operaciones de transporte aéreo comercial o en la lista de aprobaciones específicas para operaciones no comerciales.	Se incluye según la SL 2020_031 y la SL 2020_032.

	<p>Aproximación final en descenso continuo (CDFA). Técnica de vuelo, congruente con los procedimientos de aproximación estabilizada, para el tramo de aproximación final (FAS) siguiendo los procedimientos de aproximación por instrumentos que no es de precisión (NPA) en descenso continuo, sin nivelaciones de altura, desde una altitud/altura igual o superior a la altitud/altura del punto de referencia de aproximación final hasta un punto a aproximadamente 15 m (50 ft) por encima del umbral de la pista de aterrizaje o hasta el punto en el que comienza la maniobra de enderezamiento debería comenzar para el tipo de aeronave que se está operando; para el FAS de un procedimiento NPA seguido por una aproximación en circuito, se aplica la técnica de CDFA hasta que se alcanzan los</p>	<p>Se corrige según la SL 2020_031 y la SL 2020_032.</p>
--	--	--

	mínimos de aproximación en circuito (OCA/H en circuito) o la altitud/altura de la maniobra de vuelo visual.	
	Autorización. Una autorización faculta a un explotador, propietario o piloto al mando para realizar las operaciones autorizadas. Las autorizaciones pueden ser en forma de aprobaciones específicas, aprobaciones o aceptaciones.	Se agrega según el Adjunto 3.D de la SL 2020_031.
	Conformidad (visto bueno) de mantenimiento: Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere, han sido concluidos de manera satisfactoria, bien sea de conformidad con los datos de mantenimiento aplicables aprobados y los procedimientos descritos en el manual de la organización de mantenimiento o según un sistema equivalente.	Se adecúa texto según aplicable hasta el 05-11-2020 según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Sección I, CAPÍTULO 1.1 DEFINICIONES RPEO/14 como fue trabajado en el 2019 se había mantenido pero se acuerda retirar porque no estará vigente cuando se apruebe el LAR 91.
NUEVO	Conformidad (visto bueno) de mantenimiento. Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.	Se incorpora definición aplicable a partir del 05-11-2020 según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Sección I, CAPÍTULO 1.1 DEFINICIONES

	<p>Datos de seguridad operacional. Conjunto de hechos definidos o conjunto de valores de seguridad operacional recopilados de diversas fuentes de aviación que se utiliza para mantener o mejorar la seguridad operacional.</p> <p><i>Nota.— Dichos datos de seguridad operacional se recogen de actividades proactivas o reactivas relacionadas con la seguridad operacional, entre ellas las siguientes:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a) investigaciones de accidentes o incidentes; b) notificaciones de seguridad operacional; c) notificaciones sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad; d) Supervisión de la eficiencia operacional; e) inspecciones, auditorías, constataciones; o f) estudios y exámenes de seguridad operacional 	<p>Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capítulo “Glosario - Definiciones”.</p>
	<p>Estado del establecimiento principal de un explotador de la aviación general. El Estado en el que el explotador de una aeronave de aviación general tiene su oficina principal o, de no haber tal oficina, su residencia permanente.</p> <p><i>Nota.— El Manual sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 10059) contiene orientación sobre las opciones para el establecimiento principal de un explotador de la aviación general.</i></p>	<p>Se incluye según la SL 2020_031 y la SL 2020_032.</p>
	<p>Estado de diseño. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.</p>	<p>Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del</p>

		Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capítulo “Glosario - Definiciones”.
	Estado de fabricación. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.	Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capítulo “Glosario - Definiciones”.
	Estado del explotador. Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.	Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capítulo “Glosario - Definiciones”.

	<p>Helipuerto de alternativa: Helipuerto especificado en el plan de vuelo, al cual puede que podría dirigirse el un helicóptero cuando fuera imposible o no fuera sea aconsejable dirigirse al aterrizar en el helipuerto de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo, y que cuenta con las instalaciones y servicios necesarios, que tiene la capacidad de satisfacer los requisitos de performance de la aeronave y que estará operativo a la hora prevista de utilización. Existen los siguientes tipos de helipuertos de alternativa:</p> <p>(1) De alternativa posdespegue. Helipuerto de alternativa en el que podría aterrizar un helicóptero si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el helipuerto de salida.</p>	<p>Se adecúa texto según Enm. 22, Anexo 6, Parte III, Sección I, CAPÍTULO 1. DEFINICIONES</p> <p>RPEO/14: los expertos mencionan de un error y que se debe cambiar la definición de helipuerto de alternativa según la Tarea RPEO/14-01</p>
--	--	---

	<p>(2) De alternativa en ruta. Helipuerto de alternativa en el que podría aterrizar un helicóptero en el caso de que fuera necesario desviarse mientras se encuentra en ruta.</p> <p>(3) De alternativa de destino. Helipuerto de alternativa en el que podría aterrizar un helicóptero si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el helipuerto de aterrizaje previsto.</p> <p>Nota.— El helipuerto del que despegue un vuelo también puede ser helipuerto de alternativa en ruta o helipuerto de alternativa de destino para dicho vuelo.</p> <p>Helipuerto de alternativa: Helipuerto especificado en el plan de vuelo, al cual puede que podría dirigirse el un helicóptero cuando fuera imposible o no fuera sea aconsejable dirigirse al aterrizar en el helipuerto de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo, y que cuenta con las instalaciones y servicios necesarios, que tiene la capacidad de satisfacer los requisitos de performance de la aeronave y que estará operativo a la hora prevista de utilización. Existen los siguientes tipos de helipuertos de alternativa:</p> <p>(1) De alternativa posdespegue. Helipuerto de alternativa en el que podría aterrizar un helicóptero si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el helipuerto de salida.</p> <p>(2) De alternativa en ruta. Helipuerto de alternativa en el que podría aterrizar un helicóptero en el caso de que fuera necesario desviarse mientras se encuentra en ruta.</p> <p>(3) De alternativa de destino. Helipuerto de alternativa en el que podría aterrizar un helicóptero si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el helipuerto de aterrizaje previsto.</p> <p>Nota.— El helipuerto del que despegue un vuelo también puede ser helipuerto de alternativa en ruta o helipuerto de alternativa de destino para dicho vuelo.</p>	
	<p>Incidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.</p> <p><i>Nota.— Entre los tipos de incidentes que son de interés para los estudios relacionados con la seguridad operacional figuran los incidentes enumerados en el Anexo 13, Adjunto C.</i></p>	<p>Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capítulo “Glosario - Definiciones”.</p>

	<p>Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional. Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.</p>	<p>Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capítulo “Glosario - Definiciones”.</p>
	<p>Información sobre seguridad operacional. Datos sobre seguridad operacional procesados, organizados o analizados en un determinado contexto a fin de que sean de utilidad para fines de gestión de la seguridad operacional</p>	<p>Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capítulo “Glosario - Definiciones”.</p>

	<p>Lesión grave. Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:</p> <p>a) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión;</p> <p>b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies);</p> <p>c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones;</p> <p>d) ocasione daños a cualquier órgano interno;</p> <p>e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o</p> <p>f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.</p>	<p>Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capitulo “Glosario - Definiciones”.</p> <p>RPEO14: Se deja el “o” solo entre el penúltimo y último literal.</p>
	<p>Mantenimiento de la aeronavegabilidad: Conjunto de procedimientos que permite asegurar que todas las aeronaves, los motores, las hélices o las piezas cumplen con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantienen en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.</p>	<p>Se adecúa texto según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Sección I, CAPÍTULO 1.1 DEFINICIONES</p>
	<p>Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional. La meta proyectada o prevista del Estado o proveedor de servicios que se desea conseguir, en cuanto a un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado que coincide con los objetivos de seguridad operacional.</p>	<p>Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capitulo “Glosario - Definiciones”.</p>
	<p>Operaciones en condiciones de baja visibilidad (LVO). Operaciones de aproximación con un RVR inferior a 550 m y/o una DH inferior a 60 m (200 ft) u operaciones de despegue con un RVR inferior a 400 m.</p>	<p>Se incluye según la SL 2020_031 y la SL 2020_032.</p>

	<p>Plan de vuelo: Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.</p> <p>Plan de vuelo ATS: Información detallada proporcionada al Servicio de tránsito aéreo (ATS), con relación a un vuelo proyectado o porción de un vuelo de una aeronave. El término "Plan de vuelo" es utilizado</p>	Debería eliminarse por estar definido en (155) según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Sección I, CAPÍTULO 1.1 DEFINICIONES y Enm. 46, Anexo 2,
--	--	---

	<p>para comunicar información completa y variada de todos los elementos comprendidos en la descripción del plan de vuelo, cubriendo la totalidad de la ruta de un vuelo, o información limitada requerida cuando el propósito es obtener una autorización para una porción menor de un vuelo tal como atravesar una aerovía, despegar desde o aterrizar en un aeródromo determinado.</p>	<p>Capítulo 1, Definiciones</p>
	<p>Personal de operaciones: Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.</p> <p><i>Nota.— Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala.</i></p>	<p>Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capítulo “Glosario - Definiciones”.</p>
	<p>Peligro: Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.</p>	<p>Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capítulo “Glosario - Definiciones”.</p>

	Programa estatal de seguridad operacional (SSP). Conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la seguridad operacional.	Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capitulo “Glosario - Definiciones”.
	Registrador de vuelo: Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.	Se amplía definición según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Sección I,

	<p><i>Registrador de vuelo de desprendimiento automático (ADFR).</i> Registrador de vuelo combinado instalado en la aeronave que puede desprenderse automáticamente de la aeronave.</p>	CAPÍTULO 1.1 DEFINICIONES
	<p>Rendimiento en materia de seguridad operacional. Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.</p>	Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capítulo “Glosario - Definiciones”.
	<p>Resumen del acuerdo. Cuando una aeronave opera bajo un acuerdo en virtud del Artículo 83 bis concertado entre el Estado de matrícula y otro Estado, el resumen del acuerdo es un documento que se transmite junto con el acuerdo en virtud del Artículo 83 bis registrado ante el Consejo de la OACI, en el que se especifican de manera sucinta y clara las funciones y obligaciones que el Estado de matrícula transfiere a ese otro Estado.</p> <p><i>Nota.— El otro Estado mencionado en la definición previa se refiere al Estado del establecimiento principal de un explotador de la aviación general.</i></p>	Se incluye según la SL 2020_031 y la SL 2020_032.
	<p>Riesgo de seguridad operacional. La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro</p>	Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capítulo “Glosario - Definiciones”.

	<p>Seguridad operacional: Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable</p>	<p>Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 “Definiciones” del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 –</p>
--	---	--

		4ta edición, Capítulo "Glosario - Definiciones".
	Supervisión de la seguridad operacional. Función desempeñada por los Estados para garantizar que las personas y las organizaciones que llevan a cabo una actividad aeronáutica cumplan las leyes y reglamentos nacionales relacionados con la seguridad operacional.	Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 "Definiciones" del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capítulo "Glosario - Definiciones".
	Vigilancia. Actividades estatales mediante las cuales el Estado verifica, de manera preventiva, con inspecciones y auditorías, que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación sigan cumpliendo los requisitos y la función establecidos, al nivel de competencia y seguridad operacional que el Estado requiere.	Se inserta texto sombreado en concordancia con la enmienda 1 del Capítulo 1 "Definiciones" del Anexo 19 de la OACI, y con el Documento 9859 – 4ta edición, Capítulo "Glosario - Definiciones".
	Vigilancia dependiente automática - contrato (ADS-C): Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer, mediante enlace de datos, las condiciones de un acuerdo ADS-C, en el cual se indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS-C, así como los datos que deben figurar en los mismos. <i>Nota.— El término abreviado "contrato ADS" se utiliza comúnmente para referirse a contrato ADS relacionado con un suceso, contrato de solicitud ADS, contrato ADS periódico o modo de emergencia</i>	Se incorpora definición ausente y según Enm. 46, Anexo 2, Capítulo 1, Definiciones
	Vuelo acrobático: Maniobras realizadas intencionadamente con una aeronave, que implican un cambio brusco de actitud, o una actitud o	Se adecúa texto según Enm. 46,

	variación de velocidad anormales.	Anexo 2, Capítulo 1, Definiciones
	ADREP Sistema de Notificación de datos sobre accidentes/incidentes	Se adecúa texto según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos

	ADRS Sistema registrador de datos de aeronave	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	ADS-B Vigilancia dependiente automática – supervisión radiodifusión	Se adecúa texto según Enm. 46, Anexo 2, Capítulo 1, Definiciones
	AIR Registrador de imágenes de a bordo	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	AIRS Sistema registrador de imágenes de a bordo	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	APCH Aproximación	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	AR Autorización obligatoria	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	ATM Gestión del tránsito aéreo	Se adecúa texto según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos

	ATN Red de telecomunicaciones aeronáuticas	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II,
--	--	--

		Abreviaturas y símbolos
	CARS Sistema registrador de audio en el puesto de pilotaje	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	CG Centro de gravedad	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	CPDLC Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	DC Mando de dispositivo auxiliar Corriente continua	Se adecúa texto según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	D-FIS Servicios de información de vuelo por enlace de datos	Se adecúa texto según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	DLR Registrador de enlace de datos	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos

	DLRS Sistema registrador de enlace de datos	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	EPR Relación de presiones del motor	Se adecúa texto según Enm. 36, Anexo 6, Parte II,

		Abreviaturas y símbolos
	FANS Sistema de navegación aérea del futuro	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	FM Modulación de frecuencia modulada	Se adecúa texto según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	GBAS Sistema de aumentación basado en tierra	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	ISA Atmósfera tipo internacional	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	kg Kilogramo	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos

	LOA Carta de autorización	Se elimina término. Es sustituido en el LAR por plantilla de aprobación específica según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, APÉNDICE 2.4 APROBACIONES ESPECÍFICAS PARA LA AVIACIÓN GENERAL
--	---------------------------	---

		o especificaciones relativas a las operaciones, según corresponda.
	mb Milibar	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	MDH Altura mínima de descenso	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	MLS Sistema de aterrizaje por microondas	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	MOPSP Normas de performance mínima operacional mínima	Se adecúa texto según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	SBAS Sistema de aumentación basado en satélites	Se incorpora por abreviatura ausente según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos
	WXR Condiciones Radar meteorológicas	Se adecúa texto según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, Abreviaturas y símbolos

91.020	Transporte de sustancias psicoactivas	
	(a) El piloto al mando que Excepto como previsto en (b) de esta Sección, ninguna persona operará una aeronave y es de su conocimiento del transporte de sustancias psicoactivas en la misma, se atenderá a las acciones policiales y judiciales a las que estará sujeto.	Se corrige redacción según FAR Part 91, §91.19 Carriage of narcotic drugs, marihuana, and depressant or

	(b) El Párrafo (a) de esta Sección no se aplica a aquellas sustancias psicoactivas especialmente autorizadas por los estatutos o agencias del Estado.	stimulant drugs or substances.
--	---	--------------------------------

LAR 91 - Reglas de vuelo y operación general Parte I: Aeronaves Capítulo G: Equipos de comunicaciones, de navegación y de vigilancia de a bordo		
Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
91.1005	Equipos de comunicación	
	<p>....</p> <p>(a) Salvo en los casos exceptuados por la autoridad competente, un avión que tenga que efectuar un vuelo prolongado sobre el agua e, un helicóptero que vuele sobre el agua o una aeronave que se emplee sobre zonas terrestres que hayan sido designadas por el Estado interesado como zonas en las que sería muy difícil la búsqueda y salvamento, estará equipado:</p> <p>(1) Con equipo de radiocomunicaciones que permita la comunicación en ambos sentidos en cualquier momento del vuelo con las estaciones aeronáuticas; y</p> <p>(2) En las frecuencias que prescriba la autoridad competente (VHF o HF); u</p> <p>(3) Otros medios de comunicaciones.</p>	<p>El requisito de “sobre zonas terrestres designadas” también se aplica a aviones según Enm. 36, Anexo 6, Parte II 2.5.1 Equipo de comunicaciones y 2.4.5 Para aviones que vuelen sobre zonas terrestres designadas</p> <p>Se agrega el plural para contemplar a ambos</p> <p>Nota: El requisito para helicópteros es correcto según Enm. 22 Anexo 6, Parte III Sección III 4.3 HELICÓPTEROS QUE VUELEN SOBRE EL AGUA y 4.4 HELICÓPTEROS QUE VUELEN SOBRE ZONAS TERRESTRES DESIGNADAS</p>

	(f) Para las operaciones en las que se requiere que el equipo de comunicaciones cumpla una especificación de comunicación basada en la performance (PBC) para la especificación de performance de comunicación	Referencia incorrecta, se corrige según Enm. 36, Anexo 6, Parte II
--	--	--

	<p>requerida (RCP), la aeronave, además de los requisitos de los Párrafos (a) a (d)(e) de esta sección:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Estará dotada de equipo de comunicaciones que le permita funcionar de acuerdo con la especificación o especificaciones RCP prescritas; (2) Contará con la información relacionada con las capacidades funcionales de la aeronave respecto de la especificación RCP que se enumeran en el manual de vuelo o en otra documentación de la aeronave aprobada por el Estado de diseño o el Estado de matrícula; y (3) Cuando la aeronave opere de acuerdo con una MEL, contará con la información relacionada con las capacidades funcionales de la aeronave respecto de la especificación RCP que se incluyen en la MEL. 	<p>2.5.1 Equipo de comunicaciones</p> <p>SE PROPONE MODIFICAR LA REDACCIÓN DEL INCISO 3</p>
	<p>(h) En relación con las aeronaves mencionados en el inciso Párrafo (f), el Estado del explotadormatrícula se asegurará de que existan disposiciones apropiadas para:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Recibir los informes de la performance de comunicación observada emitidos en el marco de los programas de vigilancia establecidos de conformidad con el Anexo 11, Capítulo 3, 3.3.5.2; y (2) Tomar medidas correctivas inmediatas para cada aeronave, cada tipo de aeronaves o cada explotador que se haya determinado en dichos informes que no cumple la especificación RCP. 	<p>Se corrige según Enm. 36, Anexo 6, Parte II</p> <p>2.5.1 Equipo de comunicaciones</p>
91.1010	Equipos de navegación	

	<p>(a) Excepto como previsto en (b), Una aeronave irá provista del equipo de navegación que le permita proseguir:</p> <p>(1) De acuerdo con su plan de vuelo; y</p> <p>(2) De acuerdo con los requisitos de los servicios de tránsito aéreo; excepto en caso de que, si no lo excluye la autoridad competente, la navegación en los vuelos que se atengan a las reglas de vuelo visual se efectúe por referencia a puntos característicos del terreno.</p> <p>(b) Si no lo excluye la autoridad competente, la navegación en los vuelos que se atengan a las reglas de vuelo visual se efectuará por referencia a puntos característicos del terreno. Para los helicópteros en aviación general internacional, estos puntos característicos estarán emplazados por lo menos cada 110 km (60 NM).</p>	<p>Se corrige redacción de acuerdo a Enm. 36, Anexo 6, Parte II 2.5.2 Equipo de navegación y se contempla Enm. 22 Anexo 6, Parte III Sección III 5.2 EQUIPO DE NAVEGACIÓN</p> <p>RPEO14: se elimina aviación general internacional</p>
--	--	--

	<p>(b)(c) La aeronave irá suficientemente provista de equipo de navegación para asegurar que, en caso de falla de un elemento del equipo en cualquier fase del vuelo, el equipo restante sea suficiente para que la aeronave prosiga de acuerdo con el Párrafo (a) de esta sección y, cuando corresponda, con las Secciones 91.1015, 91.1020 y 91.1025 de este capítulo.</p> <p>(c)(d) Para los vuelos en que se proyecte aterrizar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, la aeronave dispondrá de equipo de radio equipo de navegación que permita recibir las señales que sirvan de guía hasta un punto desde el cual pueda efectuarse un aterrizaje visual. Este equipo permitirá obtener tal guía respecto a cada uno de los aeródromos o helipuertos en que se proyecte aterrizar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos y a cualquier aeródromo o helipuerto de alternativa designado.</p>	<p>ANN 6 P II 2.5.2.13 equipo de radio En ANN6 P III SECC. III 5.2.7 dice equipo de Navegación Se modifica redacción para mayor claridad y uniformidad.</p>
<p>91.1013</p>	<p>Equipo de vigilancia</p>	

	<p>....</p> <p>(c) Con respecto a las operaciones para las que se haya prescrito una especificación RSP para la PBS, el explotador establecerá y documentará:</p> <p>(1) Procedimientos para situaciones normales y anormales, así como procedimientos de contingencia;</p> <p>(2) Requisitos de cualificaciones y competencias de la tripulación de vuelo, de conformidad con las especificaciones RSP apropiadas;</p> <p>(3) Un programa de instrucción para el personal pertinente que corresponda a las operaciones previstas; y</p> <p>(4) Procedimientos apropiados de mantenimiento para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad, de conformidad con las especificaciones RSP apropiadas.</p> <p>(5) (d) Con respecto a las aeronaves mencionadas en el inciso inciso Párrafo (b), la AAC del Estado del explotador de matrícula se asegurará de que existan disposiciones apropiadas para:</p> <p>(1) (1) Recibir los informes de la performance de vigilancia observada emitidos en el marco de los programas de vigilancia establecidos de conformidad con el Anexo 11, Capítulo 3, 3.3.5.2; y</p>	<p>Se corrige según Enm. 36, Anexo 6, Parte II</p> <p>2.5.3 Equipo de vigilancia y Enm. 22 Anexo 6, Parte III</p> <p>Sección III 5.3 EQUIPO DE VIGILANCIA</p>
--	--	---

	(ii)(2) Tomar medidas correctivas inmediatas para cada aeronave, cada tipo de aeronaves o cada explotador que se haya determinado en dichos informes que no cumple la especificación RSP.	
91.1015	Equipo de navegación para operaciones PBN	
	<p>(a) En las operaciones para las que se ha prescrito una especificación de navegación para la navegación basada en la performance (PBN), la aeronave deberá, además de los requisitos de la Sección 91.1010 de este capítulo:</p> <p>(1) Estará provista del equipo de navegación que le permita funcionar de conformidad con las especificaciones para la navegación prescritas;</p> <p>(2) Contará con información relativa a las capacidades de especificación de navegación de la aeronave enumeradas en el manual de vuelo o en otra documentación del avión de la aeronave que haya aprobado el Estado de diseño o el Estado de matrícula; y</p> <p>(3) Cuando el avión la aeronave se opere de acuerdo con la MEL, contará con la información relativa a las capacidades de especificación de navegación del avión de la aeronave que se incluyen en la MEL.</p>	<p>Se corrige para abarcar aviones y helicópteros según Enm. 36, Anexo 6, Parte II 2.5.2 Equipo de navegación y Enm. 22 Anexo 6, Parte III Sección III 5.2 EQUIPO DE NAVEGACIÓN</p> <p>RPEO14: se corrige tiempo verbal de (1), (2) y (3)</p>
	<p>....</p> <p>(d) El Estado de matrícula expedirá una aprobación específica para operaciones con base en especificaciones de navegación con autorización requerida (AR) para PBN.</p> <p><i>Nota.— En el Manual de aprobación operacional de la navegación basada en la performance (PBN) (Doc 9997) figura orientación sobre aprobaciones específicas para especificaciones de navegación con autorización requerida (AR) para PBN.</i></p>	<p>Se agrega requisito no contemplado según Enm. 36, Anexo 6, Parte II 2.5.2 Equipo de navegación y Enm. 22 Anexo 6, Parte III Sección III 5.2 EQUIPO DE NAVEGACIÓN</p>
91.1025	Equipo de navegación para operaciones RVSM – Aviones	

	<p>(a) Para vuelos en partes definidas del espacio aéreo donde, basándose en los acuerdos regionales de navegación aérea, se aplica una separación vertical mínima reducida (RVSM) de 300 m (1 000 ft) entre el FL 290 y el FL 410, los aviones inclusive:</p> <p>(1) el avión se dotará de equipo que pueda:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) indicar a la tripulación de vuelo el nivel de vuelo en que está volando; (ii) mantener automáticamente el nivel de vuelo seleccionado; 	<p>Se completa requisito faltante, según Enm. 36, Anexo 6, Parte II 2.5.2 Equipo de navegación [2.5.2.7 c) y 2.5.2.8 b) y c)]</p> <p>RPEO14 se corrige la coma</p> <p>Se corrige según la SL 2020_ 031.</p>
--	--	---

	<p>(iii) dar la alerta a la tripulación de vuelo en caso de desviación con respecto al nivel de vuelo seleccionado. El umbral para la alerta no excederá de ± 90 m (300 ft); e</p> <p>(iv) indicar automáticamente la altitud de presión; y</p> <p>(2) estarán autorizados por la AAC del Estado de matrícula expedirá una aprobación específica para operaciones RVSM en el espacio aéreo en cuestión.</p> <p>(b) Antes de obtener una autorización autorización aprobación específica para RVSM de conformidad con esta sección, el propietario/explotador debe demostrar ante la AAC que:</p> <p>(1) la capacidad de performance de navegación vertical de la aeronave satisface los requisitos especificados en el Apéndice F de esta parte y reglamento.;</p> <p>(2) ha establecido procedimientos adecuados con respecto a las prácticas y programas de aeronavegabilidad (mantenimiento y reparación) continuos; y</p> <p>(3) ha establecido procedimientos adecuados respecto a la tripulación de vuelo para operaciones en espacio aéreo RVSM.</p>	
--	--	--

LAR 91 - Reglas de vuelo y operación general		
Parte II: Aviones grandes y turborreactores		
Capítulo A: Generalidades		
Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
91.1805	Aplicación	
	<p>.....</p> <p>(c) Las operaciones que pueden ser conducidas de conformidad con los requisitos de esta parte en lugar de las reglas prescritas en los LAR 121 y 135 cuando el transporte aéreo comercial no está involucrado, incluyen:</p> <p style="margin-left: 40px;">(1) vuelos de instrucción;</p> <p style="margin-left: 40px;">(2) vuelos de entrega (vuelos ferry);</p> <p style="margin-left: 40px;">(3) operaciones de trabajos aéreos, tales como; (i) fotografía aérea;</p> <p style="margin-left: 80px;">(ii) reconocimiento; y</p> <p style="margin-left: 80px;">(iii) patrullaje de oleoductos, sin incluir operaciones contra incendio;</p> <p>.....</p>	<p>Los requisitos de la Enm. 36, Anexo 6, Parte II Capítulo 3.5 LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN DE LA PERFORMANCE DEL AVIÓN, se aplican a los aviones a los que se destina el Anexo 8, Partes IIIA y IIIB</p> <p>Anexo 8 —</p> <p>Aeronavegabilidad, Partes IIIA y IIIB, se aplican a todos los aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg destinados a transportar pasajeros, carga o correo en la navegación aérea internacional</p> <p>Parte I solo menciona a los trabajos aéreos</p> <p>para la aplicación de las reglas de vuelo (Capítulos A, B y C) y no de los requisitos del Anexo 6 Parte II esta parte incluir trabajos aéreos con</p>

		limitaciones de performance restringidas solo al transporte de pasajeros, carga o correo
91.1810	Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos en paísesEstados extranjeros	Se corrige redacción según Enm. 36, Anexo 6, Parte II, CAPÍTULO 3.3 GENERALIDADES Y se mantiene título estándar de acuerdo a la nueva Sección 91.007 91.1610 Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos en Estados extranjeros
91.1815	Gestión de la seguridad operacional	
	<p>(a) El explotador establecerá y mantendrá un sistema de seguridad operacional (SMS) que se ajuste al alcance y complejidad de su operación.</p> <p>(b) El SMS, deberá incluir por lo menos:</p> <p>(1) un proceso para identificar peligros actuales o potenciales y evaluar los riesgos conexos de la seguridad operacional;</p> <p>(2) un proceso para definir y aplicar las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional; y</p> <p>(3) disposiciones para vigilar continuamente y evaluar de manera regular la idoneidad y eficacia de las actividades de la seguridad operacional.</p> <p>(c) (b) Para la implantación de su SMS, el explotador utilizará como guía los Apéndices D y E de esta parte.</p>	<p>En (a) se corrige contenido según el Anexo 19, CAPÍTULO 4. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS), 4.2 Aviación general internacional — aviones.</p> <p>En (b) se elimina referencia por eliminación del Apéndice E, en concordancia con eliminación de los Apéndices L del LAR 121 y C del LAR 135.</p> <p>Para el SMS, la Enm. 36 del Anexo 6, PII, 3.3.2 Gestión de la</p>

		<p>seguridad operacional, en <i>Nota</i>, refiere al Anexo 19.</p> <p>La Segunda edición del Anexo 19 en 3.3.2.3 y 3.3.2.4 dice tener en cuenta el marco que figura en el Apéndice 2. El Apéndice 2 se refleja en al Apéndice D del LAR 91 Parte II.</p>
--	--	--

<p style="text-align: center;">LAR 91 - Reglas de vuelo y operación general Parte II: Aviones grandes y turborreactores</p> <p style="text-align: center;">Capítulo E: Equipo de comunicaciones, de navegación, y de vigilancia de a bordo</p>		
Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
91.25405	Equipo de comunicaciones	Se renumera requisito para utilizar numeración de nuevo Capítulo F RPEO14 corregir la numeración porque la RPEA/17 no aceptó el nuevo Capítulo F.
91.25410	Equipos independientes de comunicaciones y de navegación Instalación	Se renumera requisito
	<p>La instalación del equipo será tal que, si falla cualquier unidad que se requiera para fines de comunicaciones, de navegación o ambos, no se generará una falla en otra de las unidades necesarias para dichos fines.</p> <p>La instalación del equipo será tal que, si falla cualquier unidad que se requiera para fines de comunicaciones, de navegación, de vigilancia o para cualquier combinación de esos fines, no genera una falla en otra de las unidades necesarias para dichos fines.</p>	<p>Se elimina texto repetido de la Sección 91.2510 con la Sección 91.2520</p> <p>Se utiliza sección para renumerar requisito de la Sección 91.2520 y se mantiene cumplimiento de Enm. 36, Anexo 6, Parte II, CAPÍTULO 3.7 EQUIPO DE COMUNICACIONES, DE NAVEGACIÓN Y DE VIGILANCIA DE A BORDO</p>
91.25415	Gestión de datos electrónicos de navegación	Se renumera requisito
91.25420	Instalación Reservado	

	La instalación del equipo será tal que, si falla cualquier unidad que se requiera para fines de comunicaciones, de navegación, de vigilancia o para cualquier combinación de esos fines, no genera una falla en otra de las unidades necesarias para dichos fines.	Se reenumera requisito como 91.2410
--	---	-------------------------------------

LAR 91 - Reglas de vuelo y operación general Parte II: Aviones grandes y turborreactores Apéndice E: Fases de implantación del sistema de gestión de la seguridad operacionalReservado		
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 que puede ser necesario aplicar un enfoque por etapas para la implantación del SMS.</p> <p>En forma estándar con la eliminación de los Apéndices L del LAR 121 y C del LAR 135.</p>

Adjunto A

Cuadro comparativo de los capítulos afectados por la redacción del 91.005 propuesta

TEMA	CAPÍTULO O APÉNDICE			
	LAR 91 Parte I	LAR 91 Parte II	LAR 121	LAR 135
OPERACIONES ESPECIALES DE VUELO	CAPÍTULO C			
OPERACIONES DE VUELO	CAPÍTULO D	CAPÍTULO B	CAPÍTULO O	CAPÍTULO B
LIMITACIONES DE PERFORMANCE	CAPÍTULO E	CAPÍTULO C	CAPÍTULO G	CAPÍTULO I
INSTRUMENTOS Y EQUIPOS	CAPÍTULO F	CAPÍTULO D	CAPÍTULO H	CAPÍTULO C
EQUIPOS DE NAV Y COM	CAPÍTULO G	CAPÍTULO E		
CONTROL DE MANTENIMIENTO	CAPÍTULO H		CAPÍTULO I	CAPÍTULO J
TRIPULACIÓN DE VUELO	CAPÍTULO I	CAPÍTULO F	CAPÍTULO L	CAPÍTULO E
MANUALES, LIBROS Y DOCUMENTOS	CAPÍTULO J		CAPÍTULO E	APÉNDICE A
SEGURIDAD	CAPÍTULO K		CAPÍTULO V	CAPÍTULO L
DESVIACIONES	CAPÍTULO M			
DEPACHADOR DE VUELO		CAPÍTULO G	CAPÍTULO J	
TRIPULACIÓN DE CABINA		CAPÍTULO H	CAPÍTULO J	