

# Documentos



Los documentos publicados en esta edición, fueron recibidos los días 9 y 10 de agosto y publicados tal como fueron redactados por el órgano emisor.

**PODER EJECUTIVO**  
**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL**  
**DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL**  
**E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA -**  
**D.I.N.A.C.I.A.**  
**1**  
**Resolución 343/018**

Apruébase e incorpórase al ordenamiento jurídico interno la ENMIENDA 8, Primera Edición, diciembre 2017, LAR 91 "Reglas de vuelo y operación general, Parte I: Aeronaves; Parte II Aviones Grandes y Turborreactores".  
 (4.055\*R)

DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E  
 INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

RESOLUCIÓN N° 343-2018

18 EX 1602

Aeropuerto Internacional de Carrasco, "Gral Cesáreo L. Berisso",  
 08 AGO 2018

**VISTO:** La necesidad de adecuación de las reglamentaciones aeronáuticas nacionales de acuerdo con las normas internacionales vigentes para la República y en lo particular con la armonización de las mismas respecto a los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR).

**RESULTANDO: I)** Que la Trigésima Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/30) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), celebrada en Asunción, Paraguay el 03 de diciembre de 2017, adoptó la:

- \* **Conclusión JG 30/05 Aprobación de las enmiendas a los reglamentos LAR 91, 119, 121, 135 y 175 del Conjunto LAR OPS**

Considerando que el texto de las enmiendas a los reglamentos LAR 91, 119, 121, 135 y 175 han pasado todas las etapas dispuestas en la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR y al no haberse recibido comentarios de desaprobación por parte de los Estados miembros del Sistema, se aprueban las siguientes enmiendas:

- a) Enmienda 8, Primera edición, Diciembre 2017, LAR 91 - Reglas de vuelo y operación general.
- b) Enmienda 5, Primera edición, Diciembre 2017, LAR 119 - Certificación de explotadores de servicios aéreos.
- c) Enmienda 8, Primera edición, Diciembre 2017, LAR 121 - Requisitos de operación, operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares.
- d) Enmienda 8, Primera edición, Diciembre 2017, LAR 135 - Requisitos de operación, operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares.
- e) Enmienda 4, Primera edición, Diciembre 2017, LAR 175 - Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

**II)** Que por Resolución N° 456 - 2017 de 08 noviembre de 2017 se aprobaron las reglamentaciones:

- a) LAR 91, "Reglas de vuelo y operación general" Parte I: Aeronaves; Parte II Aviones Grandes y Turborreactores", Enmienda 7, Primera Edición, Noviembre 2016.

- b) LAR 119 "Certificación de explotadores de servicios aéreos", Primera Edición, Enmienda 4, Noviembre 2016.
- c) LAR 121 "Requisitos de Operación: Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y no Regulares", Enmienda 7, Primera Edición, Noviembre 2016.
- d) LAR 135 "Requisitos de Operación: Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y no Regulares", Enmienda 7, Primera Edición, Noviembre 2016.
- e) LAR 175, "Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea", Enmienda 2, Primera Edición, Noviembre 2016.

**III)** Que se mantienen para el LAR 91 las "OPERACIONES ESPECIALES" establecidas el numeral 2° de la Res. N° 456 - 2017 de 08 noviembre de 2017.

**IV)** Que se mantienen, para nuestro país, las disposiciones establecidas en el numeral 1° de la Resolución 477-2016, de 17 de octubre de 2016, referente a los requisitos prescriptivos en materia de gestión de fatiga y descanso de las tripulaciones, Capítulo N, LAR 121 y Capítulo F, LAR 135.

**V)** Que con relación a la Enmienda 8, Primera edición, Diciembre 2017, LAR 135, la DINACIA entiende que lo establecido en la sección **LAR 135.1305** "Otros requisitos para operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche o en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC)" así como en el **Apéndice H** "Requisitos para operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche y en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC)", se trata de erratas ya sus redacciones no resultan coherentes con el normal desarrollo de las operaciones aéreas.

**VI)** Que el numeral 14° de la Resolución 456-2017 de 08 noviembre de 2017 dispone, para nuestro país, los plazos para la caducidad de la instancia administrativa en los procesos de certificación que se realicen dentro de todo el marco del Conjunto LAR/OPS.

**CONSIDERANDO: I)** Que a fin de continuar con el proceso de adecuación en la normativa para incorporar las regulaciones aeronáuticas latinoamericanas que emite el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) y cumplir con las obligaciones asumidas por el Estado, corresponde proceder a la adopción de las enmiendas del Conjunto LAR/OPS, que se detallan:

- a) **ENMIENDA 8**, Primera Edición, Diciembre 2017, LAR 91 - Reglas de vuelo y operación general, Parte I: Aeronaves; Parte II Aviones Grandes y Turborreactores".
- b) **ENMIENDA 5**, Primera Edición, Diciembre 2017, LAR 119 - Certificación de explotadores de servicios aéreos.
- c) **ENMIENDA 8**, Primera Edición, Diciembre 2017, LAR 121 - Requisitos de operación, operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares.
- d) **ENMIENDA 8**, Primera Edición, Diciembre 2017, LAR 135 - Requisitos de operación, operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares.
- e) **ENMIENDA 4**, Primera Edición, Diciembre 2017, LAR 175 - Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

**II)** Que de acuerdo a lo dispuesto en el RAU 11, los reglamentos mencionados ut supra fueron puestos a consulta de la comunidad aeronáutica, no recibiendo comentarios en sentido contrario.

**III)** Que el Departamento de Operaciones ha manifestado discrepancias con la redacción del **LAR 135.1305** "Otros requisitos para operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche o en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC)" así como en el **Apéndice H** "Requisitos para operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche y en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC)".

**IV)** Que las discrepancias expuestas en el Considerando III, responden a la contradicción en los requisitos establecidos, los que claramente, se refieren a aviones monomotores turbina en operaciones de vuelo nocturno o en condiciones meteorológicas de vuelo instrumental (IMC).

V) Que si bien es deseable la mayor uniformidad posible en la incorporación de las normas aeronáuticas regionales, también es cierto que existen realidades particulares de cada Estado las cuales necesariamente deben ser contempladas en forma individual por la Autoridad de Aviación Civil (AAC). En tal sentido la presente resolución incluye y mantiene particularidades correspondientes a nuestro país en la materia específica y al mismo nivel reglamentario.

VI) Que a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica se le han delegado atribuciones por parte del Poder Ejecutivo para la aprobación y modificación de las reglamentaciones del Código Aeronáutico y demás leyes aplicables, por Resolución Nº 1.808/003 de 12 de diciembre de 2003 dictada en Consejo de Ministros.

**ATENCIÓN:** A lo precedentemente expuesto, a lo dispuesto en el numeral 4º del artículo 168 de la Constitución de la República, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944 ratificado por Ley 12.018 de 4 de noviembre de 1953, a lo dispuesto en la Ley Nº 18.619 de Seguridad Operacional de 23 de octubre de 2009 y en la Resolución del Consejo de Ministros Nº 1.808 de 12 de diciembre de 2003.

**EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACION CIVIL E  
INFRAESTRUCTURA  
AERONAUTICA  
en ejercicio de atribuciones delegadas  
RESUELVE:**

1º) **APRUEBASE** e incorporase al ordenamiento jurídico interno la **ENMIENDA 8, Primera Edición, Diciembre 2017, LAR 91 “Reglas de vuelo y operación general, Parte I: Aeronaves; Parte II Aviones Grandes y Turborreactores”**, emitido por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), el cual se encuentra en el sitio web de esta Dirección Nacional, a partir de la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial.

2º) **MANTIENESE**, para el LAR 91 sin perjuicio de lo dispuesto en el numeral anterior, adicionalmente para nuestro país en la materia específica y al mismo nivel reglamentario, las disposiciones establecidas en el Revuelve 2º de la Resolución Nº 456-2017 de 08 de noviembre de 2017, bajo el título:

**OPERACIONES ESPECIALES**

De acuerdo a las características especiales de determinadas aeronaves, las mismas podrán partir o aterrizar en aeródromos, helipuertos o helipuntos, especialmente habilitados o en áreas de operación eventual.

Las áreas de operación eventual no constituyen aeródromos, helipuertos o helipuntos y por tanto no requieren de habilitación previa, y son de uso temporal y restringido para las operaciones de aeronaves de características especiales.

La operación en las áreas de operación eventual se funda en las especiales características de dichas aeronaves y en lo previsto en el Art. 10 del Código Aeronáutico in fine.

**(a) Remolcadores de Planeadores y Planeadores**

- (1) La determinación de las áreas de operación eventual, su adecuación y la operación en las mismas es responsabilidad solidaria de los pilotos y los explotadores de las aeronaves involucradas en la operación.
- (2) Nadie puede operar una aeronave en un área de operación eventual, a menos que:
  - (i) Ninguna norma legal o reglamentaria prohíbe el uso del área seleccionada.
  - (ii) La operación sea realizada por única vez, o por un período definido de tiempo y de forma tal que no se torne rutinaria o frecuente.
  - (iii) El legítimo tenedor del predio otorgue su

consentimiento; excepto para el caso del aterrizaje de un planeador.

(iv) El área a ser utilizada cumple con las exigencias necesarias para una operación segura de las aeronaves en su máxima performance, de acuerdo a los Manuales de Vuelo de las mismas, o a falta de estos, con las limitaciones establecidas en los Certificados de Tipo.

(v) Se mantenga contacto bilateral con el Control de Tránsito Aéreo, si se encuentra dentro de un área controlada.

(3) La DINACIA establecerá los procedimientos y plazos, en los cuales los responsables de este tipo de operación deberán informar de las mismas.

**(b) Helicópteros**

(1) En Helipuntos

(i) A los efectos de este artículo, se entiende por “helipunto” un área determinada de agua o tierra, destinada al movimiento, salida y operación de helicópteros, cuyas características físicas son compatibles con lo que establece la reglamentación para los helipuertos generales, utilizada esporádicamente en condiciones VMC, específicamente establecida para operaciones con una finalidad básica, tal como de salvamento, de socorro médico, de inspección de líneas de transmisión eléctrica o de ductos de transporte de líquidos o gases o similares.

(ii) La DINACIA determinará los procedimientos especiales de habilitación y registro de helipuntos, que en base a las características físicas elementales de los mismos, serán establecidos mediante Declaración Jurada de los responsables.

(iii) Nadie puede operar un helicóptero en un helipunto a menos que:

- A. La operación sea compatible con la finalidad para la cual el helipunto fue establecido.
- B. No se transporten pasajeros, excepto los directamente involucrados con la operación que se conduce.
- C. El piloto al mando tenga las habilitaciones necesarias para realizar la operación, incluso si se trata de un área confinada.
- D. Se mantenga contacto bilateral con el Control de Tránsito Aéreo, si el helipunto se encuentra dentro de un área controlada.

(2) En áreas de Operación Eventual.

- a) La determinación de las áreas de operación eventual, su adecuación y la operación en las mismas es responsabilidad solidaria de los pilotos y los explotadores de los helicópteros involucrados en la operación.
- b) Nadie puede operar un helicóptero en un área de operación eventual, a menos que:
  - (i) Ninguna norma legal o reglamentaria prohíbe el uso del área seleccionada.
  - (ii) La operación sea realizada por única vez, o por

un período definido de tiempo y de forma tal que no se torne rutinaria o frecuente

- (iii) El legítimo tenedor del predio otorgue su consentimiento;
- (iv) Se mantenga contacto bilateral con el Control de Tránsito Aéreo, si se encuentra dentro de un área controlada.
- (v) El área cumple con las siguientes características:
  - (A) Área de Aterrizaje: debe ser suficiente para contener como mínimo, un círculo de diámetro igual o mayor a la dimensión del helicóptero con sus rotores girando.
  - (B) Área de Seguridad: el área de aterrizaje debe estar rodeada por un área de seguridad libre de obstáculos, con una superficie cuyo nivel no sea superior al área de aterrizaje, extendiéndose hacia los límites externos de esas áreas por una distancia igual a la mitad de la mayor dimensión del helicóptero con sus rotores girando.
  - (C) Superficie de aproximación y despegue: las superficies de aproximación y despegue deben formar entre sí un ángulo, de 90° como mínimo, con una pendiente de 1:8 como máximo.
  - (D) Superficie de Transición: además de las superficies definidas en los párrafos anteriores y no coincidiendo con las mismas, deben existir una superficies de transición que inicie en las áreas de seguridad y se extienda hacia arriba y fuera de esos límites con una pendiente máxima de 1:2.

La DINACIA establecerá los procedimientos y plazos, en los cuales los responsables de este tipo de operación deberán informar de las mismas.

3º) La reglamentación que se aprueba por el numeral 1º, sustituye en su totalidad a la ENMIENDA 7, Primera Edición, Noviembre 2016, LAR 91, manteniendo las Operaciones Especiales descritas precedentemente.

4º) APRUEBASE e incorpórase al ordenamiento jurídico interno la **ENMIENDA 5, Primera Edición, Diciembre 2017, LAR 119 "Certificación de explotadores de servicios aéreos"**, emitido por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) el cual se encuentra en el sitio web de esta Dirección Nacional, a partir de la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial.

5º) La reglamentación que se aprueba por el numeral 4º, sustituye en su totalidad a la Enmienda 4, Primera Edición, Noviembre 2016 del LAR 119.

6º) APRUEBASE e incorpórase al ordenamiento jurídico interno la **Enmienda 8, Diciembre 2017, Primera Edición, LAR 121 "Requisitos de Operación: Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y no Regulares"**, emitido por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), el cual se encuentra en el sitio web de esta Dirección Nacional, a partir de la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial.

7º) MANTIENESE, para nuestro país, las disposiciones establecidas en el numeral 1º de la Resolución 477-2016, de 17 de octubre de 2016, referente a los requisitos prescriptivos en materia de gestión de fatiga y descanso de las tripulaciones, Capítulo N, LAR 121.

8º) La reglamentación que se aprueba por el numeral 6º, sustituye en su totalidad a la Enmienda 7, Primera Edición, Noviembre 2016, LAR 121, manteniendo lo establecido en el numeral precedente.

9º) APRUEBASE e incorpórase al ordenamiento jurídico interno

la **ENMIENDA 8, Primera Edición, Diciembre 2017, LAR 135 "Requisitos de Operación: Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y no Regulares"**, emitido por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) el cual se encuentra en el sitio web de esta Dirección Nacional, a partir de la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial, con excepción de lo dispuesto en la sección 135.1035 y en el **Apéndice H**, los que para nuestro país quedarán redactados de la siguiente manera:

#### 135.1305 Otros requisitos para operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche o en condiciones meteorológicas de vuelo instrumental (IMC)

(a) Al conceder la aprobación a operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche o en IMC, la AAC se asegurará de que la certificación de la aeronavegabilidad del avión es adecuada y de que el nivel general de seguridad previsto según las disposiciones de los LAR aplicables esté proporcionado por:

- (1) la fiabilidad del motor de turbina;
- (2) los procedimientos de mantenimiento del explotador;
- (3) las prácticas operacionales;
- (4) los procedimientos de despacho de los vuelos;
- (5) los programas de instrucción de la tripulación; y
- (6) el equipo y otros requisitos, de conformidad con el Apéndice H de este reglamento.

(b) Todos los aviones monomotores de turbina que realicen operaciones nocturnas o en IMC estarán provistos de un sistema de supervisión de tendencias, y aquellos aviones respecto a los cuales el certificado de aeronavegabilidad particular se expidió por primera vez el 1 de enero de 2005 o después de esa fecha, tendrán un sistema automático de supervisión de tendencias.

#### Apéndice H

##### Requisitos para operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche o en condiciones meteorológicas de vuelo instrumental (IMC)

De acuerdo a lo establecido en el Capítulo I de este reglamento - Limitaciones en la performance: Aeronaves, Sección 135.1305, se deberán cumplir los siguientes requisitos:

##### a. Fiabilidad del motor de turbina.-

1. Se demostrará que la fiabilidad del motor de turbina corresponde a una tasa de pérdida de potencia inferior a 1 por 100 000 horas de funcionamiento del motor.

*Nota.- En este contexto se define la pérdida de potencia como cualquier pérdida de potencia, cuya causa pueda provenir de la avería de un motor, o de defectos en el diseño o la instalación de los componentes del motor, incluidos el diseño o instalación de los sistemas de combustible, auxiliares o de control del motor. (Véase el Adjunto I del Anexo 6, Parte I al Convenio de Chicago)*

2. El explotador será responsable de la supervisión y registro de tendencias del motor.
3. Para reducir a un mínimo la probabilidad de falla de motor en vuelo, el motor estará equipado de lo siguiente:
  - i. un sistema de ignición que se active automáticamente o sea capaz de funcionar por medios manuales, para el despegue y el aterrizaje, y durante el vuelo en condiciones de humedad visible;
  - ii. un sistema de detección de partículas magnéticas o

algo equivalente que supervise el motor, la caja de engranajes de accesorios, y la caja de engranajes de reducción y que incluya una indicación de precaución en el puesto de pilotaje; y

- iii. un dispositivo de emergencia de control de la potencia del motor que permita el funcionamiento continuo del motor dentro de una gama suficiente de potencia para poder completar el vuelo en condiciones de seguridad, en caso de cualquier falla razonablemente posible de la unidad de control de combustible.

**b. Sistemas y equipo.-**

Los aviones monomotores de turbina que hayan sido aprobados para operaciones por la noche o IMC estarán equipados de los siguientes sistemas y equipo, destinados a asegurar la continuación del vuelo en condiciones de seguridad y para prestar asistencia en lograr un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad después de una falla del motor, en cualesquiera condiciones admisibles de operación:

1. dos sistemas independientes de generación de energía eléctrica, cada uno capaz de suministrar todas las combinaciones probables de cargas eléctricas continuas en vuelo por instrumentos, equipo y sistemas requeridos en vuelos nocturnos o en condiciones IMC;
2. un radioaltímetro;
3. un sistema de suministro de energía eléctrica de emergencia, de capacidad y autonomía suficientes, después de la pérdida de toda la potencia generada, a fin de, como mínimo:
  - i. mantener el funcionamiento de todos los instrumentos de vuelo esenciales, de los sistemas de comunicaciones y navegación, durante un descenso desde la altitud máxima certificada, en una configuración de planeo hasta completarse el aterrizaje;
  - ii. hacer descender los flaps y el tren de aterrizaje, si corresponde;
  - iii. proporcionar la potencia para un calentador del tubo pitot, que debe prestar servicios a un indicador de velocidad aerodinámica claramente visible para el piloto;
  - iv. hacer funcionar los faros de aterrizaje, como se especifica en (b) (10);
  - v. poner de nuevo en marcha el motor, de ser aplicable; y
  - vi. hacer funcionar el radioaltímetro;
4. dos indicadores de actitud, cuya energía provenga de fuentes independientes;
5. medios por lo menos para una tentativa de nueva puesta en marcha del motor;
6. radar meteorológico de a bordo;
7. un sistema de navegación de área certificado, capaz de ser programado con las posiciones de los aeródromos y zonas de aterrizaje forzoso seguras y de proporcionar información instantáneamente disponible sobre derrota y distancia hacia esos lugares;
8. para operaciones con pasajeros, asientos de los pasajeros

y su soporte que satisfagan normas de performance probadas dinámicamente y que estén dotados de un arnés de hombro o de un cinturón de seguridad con tirantes diagonales para cada asiento de pasajeros;

9. en aviones presurizados, suficiente oxígeno suplementario para todos los ocupantes durante el descenso después de una falla de motor a la performance máxima de planeo desde la altitud máxima certificada hasta una altitud a la que ya no sea necesario utilizar el oxígeno suplementario;
10. un faro de aterrizaje que sea independiente del tren de aterrizaje y sea capaz de iluminar adecuadamente el área del punto de toma de contacto en el aterrizaje forzoso por la noche; y
11. un sistema de aviso de incendio en el motor.

**c. Lista de equipo mínimo.-**

La AAC exigirá la lista de equipo mínimo de un explotador autorizado de conformidad con la Sección 135.385 del Capítulo B de este reglamento para especificar el equipo necesario para operaciones nocturnas/IMC y operaciones diurnas/IMC.

**d. Información en el manual de vuelo del avión.-**

En el manual de vuelo del avión se incluirán limitaciones, procedimientos, condición de aprobación y demás información pertinente a las operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche o en condiciones IMC.

**e. Notificación de sucesos.-**

1. Todo explotador que haya recibido aprobación para operaciones con aviones monomotores de turbina por la noche o IMC notificará todas las fallas, casos de mal funcionamiento o defectos significativos al Estado del explotador, que a su vez notificará al Estado de diseño.
2. La AAC examinará los datos de seguridad operacional y supervisará la información sobre fiabilidad, de forma que sea capaz de adoptar las medidas que sean necesarias para garantizar que se logre el nivel deseado de seguridad operacional. La AAC notificará al titular del certificado de tipo y al Estado de diseño adecuados los sucesos o tendencias importantes particularmente inquietantes.

**f. Planificación del explotador.-**

1. En la planificación de rutas del explotador, se tendrá en cuenta toda la información pertinente a la evaluación de rutas o zonas de operaciones previstas, incluido lo siguiente:
  - i. la índole del terreno que haya de sobrevolarse, incluida la posibilidad de realizar un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad, en caso de falla de un motor o de un importante defecto de funcionamiento;
  - ii. información meteorológica, incluidos los efectos meteorológicos estacionales y otros efectos adversos que pudieran afectar al vuelo; y
  - iii. otros criterios y limitaciones según lo especificado por el Estado del explotador.
2. Todo explotador determinará los aeródromos o zonas seguras de aterrizaje forzoso disponibles para uso en

caso de falla del motor y se programará en el sistema de navegación de área la posición de los mismos.

**Nota 1.-** En este contexto un aterrizaje forzoso en condiciones de "seguridad" significa un aterrizaje en un área en la que pueda razonablemente esperarse que no conduzca a graves lesiones o pérdida de vidas, incluso cuando el avión pueda sufrir amplios daños.

**Nota 2.-** En los Párrafos (f)(1) y (f)(2) de este apéndice, no se exige, para aviones aprobados de conformidad con la Sección 135.1305 del Capítulo I de este reglamento, una operación a lo largo de rutas en condiciones meteorológicas que permitan un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad en caso de falla de motor, como se indica en la Sección 135.1210 (b) del capítulo anteriormente citado. Para estos aviones no se especifica la disponibilidad de zonas seguras para efectuar aterrizajes forzosos en todos los puntos a lo largo de una ruta debido al alto grado de fiabilidad del motor, así como a los sistemas y equipo operacional adicionales y procedimientos y requisitos de instrucción que se especifican en este apéndice.

g. Experiencia, instrucción y verificación de la tripulación de vuelo.-

1. La AAC prescribirá la experiencia mínima de la tripulación de vuelo necesaria para realizar operaciones nocturnas o IMC con aviones monomotores de turbina.
2. La instrucción y verificación de la tripulación de vuelo del explotador serán apropiadas para operaciones nocturnas o IMC de aviones monomotores de turbina, comprendidos los procedimientos normales, anómalos y de emergencia y, en particular, la falla del motor, incluido el descenso hasta un aterrizaje forzoso por la noche o IMC.

h. Limitaciones en cuanto a rutas por encima de extensiones de agua.-

La AAC aplicará los criterios de limitación de rutas de aviones monomotores de turbina en operaciones nocturnas o IMC sobre extensiones de agua si están más allá de la distancia conveniente de planeo desde tierra para un aterrizaje o amaraje forzoso, teniendo en cuenta las características del avión, en condiciones de seguridad, los influjos meteorológicos estacionales, incluidos probablemente el estado y la temperatura del mar y la disponibilidad de servicios de búsqueda y salvamento.

i. Certificación o validación del explotador.-

El explotador demostrará que es capaz de realizar operaciones nocturnas o IMC con aviones monomotores de turbina, mediante un proceso de certificación y aprobación que haya sido especificado por la AAC.

**Nota.-** En el Adjunto I del Anexo 6 Parte I al Convenio de Chicago figuran textos de orientación relativos a aeronavegabilidad y requisitos operacionales.

**10º) MANTIENESE**, para nuestro país, las disposiciones establecidas en el numeral 1º de la Resolución 477-2016, de 17 de octubre de 2016, referente a los requisitos prescriptivos en materia de gestión de fatiga y descanso de las tripulaciones, Capítulo F, LAR 135.

**11º)** La reglamentación que se aprueba por el numeral 9º, sustituye en su totalidad a la Enmienda 7, Primera Edición, Noviembre 2016, LAR 135, manteniendo lo establecido en el numeral precedente.

**12º) APRUEBASE** e incorporase al ordenamiento jurídico interno la **ENMIENDA 4, Primera Edición, Diciembre 2017, LAR 175 "Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea"**, emitido por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de

la Seguridad Operacional (SRVSOP) el cual se encuentra en el sitio web de esta Dirección Nacional, a partir de la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial.

**13º)** La reglamentación que se aprueba por el numeral 12º, sustituye en su totalidad a la Enmienda 2, Primera Edición, Noviembre 2016, LAR 175.

**14º) MANTIENESE**, para nuestro país, lo dispuesto por el numeral 14º de la Resolución 456-2017 de 08 de noviembre de 2017, sobre los plazos para la caducidad de la instancia administrativa en los procesos de certificación que se realicen dentro de todo el marco del Conjunto LAR/OPS:

**"CADUCIDAD DE LA INSTANCIA ADMINISTRATIVA"**

(a) La caducidad de la instancia administrativa de un proceso de certificación y de todas las actuaciones realizadas hasta ese momento, se producirá, salvo disposición previa en contrario de la DINACIA para el caso concreto, cuando haya transcurrido un plazo de:

- (1) 12 meses desde la emisión de la carta de aceptación de la solicitud formal por parte de la Autoridad Aeronáutica, o
- (2) 90 días de inactividad por parte del solicitante

El peticionante de mantener su interés podrá solicitar el inicio de un nuevo proceso de certificación."

**15º)** Para la actualización de los LAR 91, 119, 121, 135 y 175 que se aprueban, se adoptaran oportunamente y mediante Resolución de esta Dirección Nacional, las enmiendas y/o nuevas ediciones que emita el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

**16º)** Comuníquese a la Presidencia de la República y al Ministerio de Defensa Nacional.

**17º)** Publíquese en el Diario Oficial y en el sitio web de la DINACIA, [www.dinacia.gub.uy](http://www.dinacia.gub.uy).

**18º)** Por Secretaría Reguladora de Trámites procédase a la instrumentación de lo dispuesto en los numerales 16º y 17º.

**19º)** Remítase copia de la presente Resolución al Director General de Aviación Civil y al Director General de Infraestructura Aeronáutica, para su conocimiento y amplia difusión en las áreas de su competencia. Cumplido archívese en la Asesoría de Normas Técnico-Aeronáuticas.

EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA, BRIGADIER GENERAL (AV.) ANTONIO ALARCÓN.



**Librería Digital**

[impo.com.uy/tienda](http://impo.com.uy/tienda)