

II) Que la enmienda al LAR 91 no recibió comentarios de desaprobación por parte de los Estados miembros del Sistema, procediéndose a su adopción mediante:

**Conclusión JG 31/02** Aprobación de las **Enmiendas a los reglamentos LAR 91, 121 Y 135 del Conjunto LAR/OPS:**

a) Enmienda 9 de la Segunda Primera edición del LAR 91 - Reglas de vuelo y operación general.

b) Enmienda 9 de la Segunda edición del LAR 121 - Requisitos de operación, operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares.

c) Enmienda 9 de la Segunda edición del LAR 135 - Requisitos de operación, operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares.

y

**Conclusión JG 31/04** Aprobación de las Enmiendas a los Reglamentos LAR 43 y 145 del Conjunto LAR/AIR y **la Enmienda 9 del LAR 91 CAPÍTULO H.**

III) Que la Enmienda 9, Primera Edición, Noviembre 2018 del LAR 91, contempla en su temas del Capítulo H - Control y requisitos de mantenimiento, el cambio de la sección 91.1110 (b)(2) relativo al requisito del programa de mantenimiento y a la inspección anual.

IV) Que por Resolución Nº 343- 2018 de 08 agosto de 2018 se aprobó la Enmienda 8, Primera edición, Diciembre 2017, LAR 91 - Reglas de vuelo y operación general; Parte I: Aeronaves; Parte II Aviones Grandes y Turborreactores”

V) Que se mantienen para el LAR 91 las “OPERACIONES ESPECIALES” establecidas el numeral 2º de la Res. Nº 343- 2018 de 08 agosto de 2018.

**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 la enmienda del reglamento del Conjunto LAR/OPS, que se detalla:

**ENMIENDA 9,** Primera Edición, Noviembre 2018, LAR 91 - Reglas de vuelo y operación general, Parte I: Aeronaves; Parte II Aviones Grandes y Turborreactores”.

II) Que de acuerdo a lo dispuesto en el RAU 11, Revisión 1, 2019, aprobado por Resolución Nº 065-2019 de 30 de enero de 2019, el citado reglamento aeronáutico latinoamericano (LAR) fue puesto a consulta de la comunidad aeronáutica, no recibiendo comentarios.

III) 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 mantiene particularidades correspondientes a nuestro país en la materia específica y al mismo nivel reglamentario.

IV) 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, en la Resolución del Consejo de Ministros Nº 1.808 de 12 de diciembre de 2003 y RAU 11, Revisión 1, 2019.

**EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E  
INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA  
en ejercicio de atribuciones delegadas  
RESUELVE:**

**1º) APRUÉBASE e incorpórase al ordenamiento jurídico interno la ENMIENDA 9, Primera Edición, Noviembre 2018, LAR 91 “Reglas de vuelo y operación general, Parte 1: Aeronaves; Parte II Aviones Grandes y Turborreactores”, emitido por el Sistema Regional de**

### 3

## Resolución 382/019

Apruébase e incorpórase al Ordenamiento Jurídico Interno la Enmienda 9, Primera Edición, Noviembre 2018, LAR 91.

(3.074\*R)

DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E  
INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

### RESOLUCIÓN Nº 382-2019

19 EX 1471

Aeropuerto Internacional de Carrasco “Gral Cesáreo L. Berisso”,  
**07 AGO. 2019**

**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 de acuerdo a lo manifestado por la Trigésima Primera Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/31) celebrada en La Habana, Cuba, el 21 de noviembre de 2018 del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), el texto de la enmienda al reglamento LAR 91 ha pasado todas las etapas dispuestas en la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR.

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) MANTIÉNESE, 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 N° 343- 2018 de 08 agosto de 2018, 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 prohíba 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 90º 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 superficie 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 8, Primera Edición, Diciembre 2017, LAR 91, manteniendo las Operaciones Especiales descriptas precedentemente.

4º) Para la actualización del LAR 91 que se aprueba, se adoptarán 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.

5º) Comuníquese a la Presidencia de la República y al Ministerio de Defensa Nacional.

6º) Publíquese en el Diario Oficial y en el sitio web de la DINACIA, [www.dinacia.gub.uy](http://www.dinacia.gub.uy).

7º) Por Secretaría Reguladora de Trámites procédase a la instrumentación de lo dispuesto en los numerales 5º y 6º.

8º) 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.) RODOLFO D. PEREYRA.**

---