

**Proyecto RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia
de la Seguridad Operacional**

Reglamento Aeronáutico Latinoamericano

**LAR 129
Operaciones de explotadores extranjeros**

**PRIMERA EDICION
Enmienda 1
Noviembre 2016**

LAR 129

Certificación de explotadores aéreos

Enmiendas del LAR 129			
Enmienda	Origen	Temas	Aprobada JG SRVSOP
Primera edición	Quinta Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/5) – Lima, Perú, del 28 de noviembre al 2 de diciembre de 2011	LAR 129	JG/24 26-mar-2012
71	Décima Primera Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/11) – Lima, Perú	Aceptación de la incorporación de las propuestas de enmienda de los lar 91, 119, 121, 129 y 135	JG/29 Noviembre 2016

LAR 129

Operaciones de explotadores extranjeros

Lista de páginas efectivas			
Detalle	Páginas	Enmienda	Fechas
Preámbulo	vii a x		
Capítulo A Requisitos Generales	129-A-1 a 129-A-3	1	Noviembre 2016
Capítulo B Expedición del reconocimiento	129-B-1 a 129-B-2	Primera edición	Marzo 2012
Capítulo C Documentación, manuales y registros	129-C-1	Primera edición	Marzo 2012
APÉNDICES			
Apéndice A Formulario de solicitud de un AO CR	129-AP-A-1	Enmienda 1	Noviembre 2016

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ÍNDICE**CAPÍTULO A REQUISITOS GENERALES**

129.001	Definiciones.....	129-A-1
129.005	Aplicación.....	129-A-1
129.010	Requisitos para obtener un reconocimiento de AOC (AOCR).....	129-A-1
129.015	Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos por parte de un explotador aéreo extranjero.....	129-A-1
129.020	Autoridad para realizar inspecciones de rampa.....	129-A-2
129.025	Expedición, suspensión o revocación y vigencia de un AO CR.....	129-A-3
129.030	Información de seguridad.....	129-A-3

CAPÍTULO B EXPEDICIÓN DEL RECONOCIMIENTO

129.100	Solicitud de reconocimiento.....	129-B-1
129.105	Especificaciones relativas a las operaciones y privilegios de un titular de un AO CR.....	129-B-1
129.110	Enmiendas.....	129-B-1
129.115	Reconocimiento de un AOC extranjero.....	129-B-2

CAPÍTULO C DOCUMENTACIÓN, MANUALES Y REGISTROS

129.200	Documentación, manuales y registros a bordo.....	129-C-1
129.205	Marcas de nacionalidad, certificados y licencias.....	129-C-1
129.210	Preservación y uso de los registros de la grabadora de vuelo FDR.....	129-C-1

APÉNDICES

Apéndice A	Ejemplo de Reconocimiento de un AOC Extranjero (AO CR).....	AP-1
------------	---	------

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

LAR 129

PREÁMBULO

Antecedentes

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), consciente que los Estados deben aplicar uniformemente las especificaciones de las normas internacionales, en su Trigésimo Quinta Asamblea, llevada a cabo en Montreal el año 2004, adoptó la Resolución A35-7 – *Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional*. Mediante esta resolución, se reconoce que el establecimiento de organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, mediante las economías de escala y el fomento de la uniformidad a más amplia escala.

De igual manera, la Asamblea de la OACI, mediante la Resolución A29-3 – *Armonización mundial de la reglamentación*:

Insta a los Estados y grupos de Estados que aún no lo han hecho, a tomar medidas positivas con el fin de promover la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales que rigen la aplicación de las normas de la OACI;

Insta a los Estados a que, en su aplicación de las normas de la Organización, en la medida de lo posible, utilicen en sus propios reglamentos nacionales el lenguaje preciso de las normas reglamentarias de la OACI y a que busquen la armonización de sus reglamentos nacionales con los de otros Estados respecto a las normas más exigentes que ya tengan en vigor o que pretendan aplicar;

Insta a todos los Estados a que respondan a las solicitudes del Consejo de la OACI, de que formulen comentarios y expresen su acuerdo o desacuerdo acerca de las normas propuestas por esta Organización, a fin de evitar que se tomen decisiones basadas en un número reducido de respuestas; y pide al Consejo que siga reforzando las normas de la OACI y que estudie la viabilidad de establecer un mecanismo multilateral de seguimiento.

La Quinta Reunión de Autoridades de Avia-

ción Civil de la Región Sudamericana (RA-AC/5), llevada a cabo en la ciudad del Cuzco, Perú, del 5 al 7 de junio de 1996, consideró las actividades del proyecto Regional RLA/95/003 como un primer paso para la creación de un organismo regional para la vigilancia de la seguridad operacional, destinado a mantener los logros del proyecto y alcanzar un grado uniforme de seguridad en la aviación al nivel más alto posible dentro de la Región.

Por otra parte en la declaración adoptada por la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional (Montreal, 20-22 marzo de 2006) los Directores Generales de Aviación Civil se comprometieron a reforzar el marco de seguridad operacional de la aviación mundial mediante, entre otras cosas, la elaboración de soluciones sostenibles en material de seguridad operacional, incluida la formación o el fortalecimiento de organizaciones e iniciativas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional.

Los Estados miembros del SRVSOP, por su parte, han reconocido que no puede existir un mecanismo regional de vigilancia de la seguridad operacional sin que exista primero un conjunto armonizado de normas y procedimientos que permitan una capacitación homogénea de los recursos humanos de forma que se puedan conformar núcleos regionales de inspectores para apoyarse entre sí en las labores de vigilancia de la seguridad operacional y reducir los costos asociados a estas labores y al mismo tiempo garantizar el aumento de los niveles de seguridad de las operaciones aéreas en la región.

Los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), deben su origen al esfuerzo conjunto de la OACI, al Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo (PNUD) y a los Estados participantes del Sistema, quienes sobre la base del proyecto RLA/95/003 – *Desarrollo del mantenimiento de la aeronavegabilidad y la seguridad operacional de las aeronaves en América Latina*, convocaron a un grupo multinacional de expertos de los Estados participantes. Este grupo de expertos se

reunió en diez oportunidades entre los años 1996 y 2001 con el fin de desarrollar un conjunto de reglamentaciones de aplicación regional.

El trabajo desarrollado, se basó principalmente en la traducción y adaptación de los reglamentos de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos en las áreas de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad.

El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) del Proyecto RLA/99/901 implementado a partir del año 2002, se orienta a asegurar el sostenimiento de los logros del proyecto RLA/95/003 mediante el establecimiento de un sistema reglamentario normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la Región y otros aspectos de interés común para los Estados.

Bajo el Proyecto RLA/99/901, el Comité Técnico del SRVSOP inició el desarrollo del LAR OPS, tomando como guía el Reglamento JAR - OPS 1, publicado por las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA) de la Comunidad Europea, actualmente EASA.

En este contexto de desarrollo del sistema reglamentario, al informarse del avance del LAR OPS en la Tercera Reunión de Puntos Focales (Lima, 15 al 17 de Junio 2005) se concluyó pedir al Comité Técnico estudiar una denominación acorde con las reglamentaciones establecidas en los Estados miembros del SRVSOP, para facilitar su utilización como modelo, durante la etapa de armonización.

Sobre el particular, la Décimo Tercera Reunión de la Junta General (Caracas, 7 de noviembre de 2005) identificó la necesidad de crear una estructura completa de los LAR que sirviera como documento guía y de planificación, de tal manera que los Estados miembros del SRVSOP que están realizando cambios en sus reglamentaciones pueden utilizar la misma denominación. Esta estructura evitará la creación de un modelo completamente diferente al que actualmente tienen la mayoría de los Estados, pero al mismo tiempo estará basada en los principios de lenguaje claro y equilibrio y evitará copiar modelos que responden a otras realidades.

El Memorando de Entendimiento suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil Internacional (CLAC) y la OACI para promover el establecimiento del SRVSOP señala en el Párrafo 2.4 de su segundo acuerdo, como uno de sus objetivos el promover la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

La Décimo Cuarta Reunión de la Junta General (Santiago, 17 de julio de 2006) adoptó la Conclusión JG/14-05 solicitando al Coordinador General a proceder con las coordinaciones para la realización de una reunión de un panel de expertos para definir la estructura de las LAR. Por otra parte, durante la Cuarta Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP (RCPF/4) (Lima, del 6 al 8 de Septiembre del 2006) se adoptó la Recomendación RCPF 4/02: donde se solicitó al Coordinador General a considerar de forma urgente la realización de la Reunión del Panel de Expertos que tenga a su cargo la definición de la estructura genérica de los LAR.

Así mismo, la RCPF/4 adoptó la Recomendación RCPF 4/03 solicitando al Coordinador General considerar la necesidad de realizar una revisión de la estrategia de adopción de los LAR. Esta recomendación fue refrendada por la Décimo Quinta Reunión de la Junta General. La revisión de la estrategia consideraría las siguientes etapas:

- elaboración por parte del Comité Técnico de la estructura de cada LAR a desarrollar incluyendo los capítulos y secciones a ser consideradas;
- ronda de comentarios de la estructura por el Panel de Expertos respectivo;
- una vez definida la estructura, el Comité Técnico podrá proceder con el desarrollo completo del LAR concerniente;
- ronda de comentarios de cada LAR completo;
- reunión del Panel de Expertos;
- aprobación del LAR concerniente por la Junta General;

- capacitación;
- ensayos;
- armonización; e
- implementación.

Por otra parte, el acuerdo para la implantación del SRVSOP en su artículo segundo acuerda que los Estados participantes se comprometen a armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional.

La definición de la estructura de las LAR, permitirá establecer los lineamientos para lograr los objetivos propuestos en el Documento del Proyecto RLA/99/901 y en los acuerdos de la Junta General del Sistema.

A través del Sistema Regional, y la participación de sus Estados miembros, se pretende lograr el desarrollo, en un período razonable, del conjunto de reglamentaciones de manera que los Estados obtengan beneficios en los siguientes aspectos:

- elevados niveles de seguridad en las operaciones de transporte aéreo nacional e internacional;
- fácil circulación de productos, servicios y personal entre los Estados participantes;
- participación de la industria en los procesos de desarrollo de cada LAR, a través de los procedimientos de consulta establecidos;
- reconocimiento internacional de certificaciones, aprobaciones y licencias emitidas por cualquiera de los Estados participantes;
- la aplicación de reglamentaciones basadas en estándares uniformes de seguridad y exigencia, que contribuyen a una competencia en igualdad de condiciones entre los Estados participantes;
- apuntar a mejores rangos de costo-beneficio al desarrollar reglamentaciones que van a la par con el desarrollo de la industria aeronáutica en los Estados de la

Región, reflejando sus necesidades;

- lograr que todos los explotadores de servicios aéreos que cuentan con un AOC y que utilizan aeronaves cuyas matrículas pertenezcan a Estados miembros del Sistema, hayan sido certificadas bajo los mismos estándares de operaciones y aeronavegabilidad, que las tripulaciones al mando de dichas aeronaves hayan sido formadas y obtenido sus licencias, según normas y requisitos iguales y que el mantenimiento de dichas aeronaves se realice en organizaciones de mantenimiento aprobadas, bajo los mismos estándares de exigencia, contando con el reconocimiento de todos los Estados del Sistema.
- facilitar el arrendamiento e intercambio de aeronaves en todas su modalidades y el cumplimiento de las responsabilidades del Estado de matrícula como del Estado del explotador;
- el uso de reglamentaciones armonizadas basadas en un lenguaje técnico antes que un lenguaje legal, de fácil comprensión y lectura por los usuarios;
- el desarrollo de normas que satisfacen los estándares de los Anexos de la OACI y su armonización con los reglamentos del 14 CFR de los Estados Unidos y de EASA y otras pertenecientes a los Estados de la región; y
- un procedimiento eficiente de actualización de las reglamentaciones, con relación a las enmiendas a los Anexos de la OACI.

Finalmente, durante la Vigésimo Segunda Reunión de Junta General (JG/22 – Asunto 5.5.2 b)), se planteó la necesidad de desarrollo del LAR 129 – Operaciones de explotadores extranjeros, como una de las tareas importantes del SRVSOP a consecuencia de reglamentos similares desarrollados por la FAA de los Estados Unidos de Norte América y otros Estados en la Región u organizaciones regionales como la EASA que tienen reglamentos similares o en vías de ser implementados como el Noticia de propuesta de enmienda para explotadores de terceros países (NPA TCO) de la EASA en Europa. Asimismo, se utilizó el modelo de reglamento propuesto por el Programa de desarrollo cooperativo de la seguri-

dad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) Asia Pacífico, que se basó en la Enmienda 32 del Anexo 6 Parte I publicada en marzo de 2008 efectiva a partir de noviembre del mismo año desarrollado para asistir a los Estados de esa Región en la implementación de los nuevos requisitos.

El resultado final del LAR 129, recoge las experiencias de los Estados y Sistemas Regionales (EASA, COSCAPs) para el reconocimiento de los AOCs expedidos por los Estados respectivos, que pretenden realizar operaciones de transporte aéreo regular o no regular de pasajeros, carga y correo en o sobre el espacio aéreo de un Estado diferente al que emitió el AOC.

En la Quinta Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/5), llevada a cabo en Lima, Perú, del 28 de noviembre al 2 de diciembre de 2011, se acordó la estructura definitiva del LAR 129 y de su contenido.

El LAR 129 siguió el proceso que se detalla a continuación: el Comité Técnico preparó una propuesta para la estructura específica del LAR 129, la cual fue enviada a una ronda de consultas al Panel de Expertos de Operaciones el lunes 18 de abril a través de correo electrónico y reiterado el 25 de abril de 2011.

De acuerdo con la *nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de las LAR*, aprobada por la Décimo Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General, el 05 de septiembre de 2007, el Comité Técnico, conforme a la Segunda ronda de consulta, remitió a los miembros del Panel de Expertos de Operaciones las tareas correspondientes al LAR 129. Los análisis y las propuestas de enmiendas al LAR 129, derivadas de las tareas mencionadas, fueron presentadas a través de notas de estudio en la Quinta Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/5).

Del 28 de noviembre al 02 de diciembre de 2011, en Lima, Perú, se llevó a cabo la Quinta Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/5), en la que el Panel analizó y aceptó o enmendó los textos originales del LAR 129.

Siguiendo con la nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR y con la Tercera ronda de consulta, el 03 de enero

de 2013, se remitió a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros del Sistema, el LAR 129 para proseguir con el trámite de aprobación.

Producto de la Tercera ronda de consulta a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros del Sistema, remitieron nuevas propuestas de enmienda al LAR 129, las cuales, fueron evaluadas por el Panel a través de correo electrónico.

Finalmente el LAR 129 fue aprobado en la Vigésima Cuarta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/24).

El LAR 129 desarrollado, ha sido armonizado con el Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con la Parte 129 del Título 14 del Código de Reglamentaciones Federales (CFR) de los Estados Unidos de Norteamérica, con el NPA TCO de EASA, el Model of Foreign Air Operator Regulations de COSCAP Asia Pacífico y con los reglamentos similares de los Estados miembros del SRVSOP.

El LAR 129, que prescribe los requisitos de reconocimiento de un AOC extranjero, se encuentra conformado por los siguientes capítulos:

- *el Capítulo A – Requisitos generales*, que incluye las definiciones que son utilizadas en este LAR y otras secciones de importancia, la aplicación, requisitos para obtener un reconocimiento de AOC (AOCR), el cumplimiento de leyes, inspecciones, condiciones del reconocimiento e información de seguridad;
- *el Capítulo B – Expedición del reconocimiento*, que establece el proceso por el cual se expedirá el reconocimiento del AOC extranjero; y
- *el Capítulo C – Documentación, manuales y registros*, que trata sobre lo que el mismo título indica.
- Adicionalmente, el *Apéndice A*, que contiene el formulario de reconocimiento de un AOC extranjero.

Bibliografía

OACI

Doc 7300 – Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Anexo 6 Parte I – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones

Doc 8335 – Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones.

Doc 9388 – Manual de reglamentaciones modelo para el control nacional de las operaciones de vuelo y la aeronavegabilidad continua de las aeronaves.

Circular 295 LE/2 – Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Reglamentos de los Estados

Reglamentos 129 de los Estados miembros del SRVSOP.

Parte 129 del Título 14 del Código de Reglamentaciones Federales (CFR) de los Estados Unidos de Norteamérica.

NPA TCO de EASA

Model Foreign Air Operator Regulations de la COSCAP Asia Pacífico.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo A: Generalidades**129.001 Definiciones**

(a) A los efectos del LAR 129, se aplicarán las definiciones siguientes:

- (1) **Autoridad de Aviación Civil Extranjera (AACE).** Autoridad de Aviación Civil (AAC) que representa al Estado de matrícula o al Estado del explotador aéreo extranjero.
- (2) **Explotador aéreo extranjero (EAE).** Cualquier explotador que posee un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) expedido por la AAC de un Estado y que opera, o pretende operar, sobre el espacio aéreo de otro Estado.
- (3) **Reconocimiento del certificado de explotador de servicios aéreos (AOCR).** Documento expedido por la AAC a un explotador aéreo extranjero de conformidad con este reglamento.

129.005 Aplicación

Este LAR se aplica a las operaciones de transporte aéreo comercial internacional de pasajeros, carga y correo por explotadores de servicios aéreos cuyo AOC ha sido expedido y es controlado por una AACE.

129.010 Requisitos para obtener un reconocimiento de AOC (AOCR)

- (a) Presentar una solicitud de reconocimiento en la forma y manera que prescriba la AAC adjuntando el formulario del Apéndice 1 de este LAR.
- (b) El AOC expedido por la AAC de otro Estado contratante del Convenio será reconocido como válido, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido el certificado original, sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en el Anexo 6 al Convenio.

129.015 Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos por parte de un explotador aéreo extranjero

- (a) El EAE es responsable de la operación de sus aeronaves hacia, dentro o fuera del espacio aéreo del Estado con arreglo a:
 - (1) los requisitos prescritos en este reglamento que dan efecto a las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio;
 - (2) las normas LAR que tengan aplicación;
 - (3) el AOC y las especificaciones relativas a las operaciones asociadas vigentes, expedidas por la AACE que corresponda;
 - (4) el AOCR; y
 - (5) las condiciones y limitaciones de las licencias de la tripulación de vuelo y de cabina según corresponda, impuestas por el Estado de matrícula o por el Estado al que se ha delegado la supervisión de la seguridad operacional de la aeronave, de ser aplicables.
- (b) Pese a lo establecido en el Párrafo (a), si un requisito de los LAR es más estricto que la exigencia comparable de una regla del Estado de matrícula o del Estado del explotador mencionado en ese párrafo, se aplicará el requisito de los LAR.
- (c) El EAE titular de un AOCR de conformidad con este LAR, deberá cumplir con:
 - (1) las condiciones y limitaciones estipuladas en el certificado de aeronavegabilidad vigente expedido por el Estado de matrícula o por el Estado al que fue delegada la supervisión de la seguridad operacional de la aeronave; y
 - (2) las condiciones y limitaciones relacionadas a su AOCR, que le otorgara, de conformidad con este LAR, la AAC respectiva,
- (d) El EAE implementará los métodos adecuados para realizar operaciones en condiciones de tiempo adverso de conformidad con las disposiciones del

- Anexo 6 al Convenio y aprobados por su AAC.
- (e) Cuando sea aplicable, el explotador sólo realizará:
- (1) aproximaciones por instrumentos cuando el procedimiento utilizado ha sido explícitamente aprobado por la AAC del Estado en que se efectúa dicha aproximación.
 - (2) operaciones de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos y los mínimos establecidos de acuerdo con sus especificaciones relativas a las operaciones aprobadas y reconocidas de acuerdo con este LAR;
 - (3) operaciones con aeronaves equipadas con arreglo al Capítulo 6 de la Parte I del Anexo 6 al Convenio; y
 - (4) operaciones de conformidad con las disposiciones de prohibición de fumar a las que se hace referencia en las Secciones 91.1990 y 91.1995 del LAR 91.
- (f) Toda aeronave proveniente del exterior con destino final o en tránsito, debe efectuar su primer aterrizaje o su último despegue en un aeropuerto internacional.
- (g) En caso de empresas de transporte aéreo no regular, el piloto al mando, al aterrizar en el primer aeropuerto internacional, debe responsabilizarse formalmente por los cargos previstos por el uso de las facilidades aeroportuarias, de apoyo a la navegación aérea, aproximación y aterrizaje, debiendo exhibir también el seguro contra daños a terceros en superficie.
- (h) Cuando la AAC detecte un caso en que un EAE no ha cumplido con las leyes, reglamentos y procedimientos, o sospecha el incumplimiento o se presenta un problema similar grave con ese explotador que afecte a la seguridad operacional, el EAE será notificado inmediatamente y, si el problema lo justifica, también la AAC
- que supervisa y controla a dicho explotador.
- (i) En los casos en los que el Estado del explotador sea diferente del Estado de matrícula, la AAC también notificará al Estado de matrícula si el problema estuviera comprendido dentro de sus responsabilidades y justificara una notificación.
- (j) En los casos de notificación a los Estados previstos en (h) e (i), si el problema y su resolución lo justifican, la AAC consultará a la AAC del Estado de matrícula, según corresponda, respecto de las normas de seguridad operacional que aplica el EAE.
- 129.020 Autoridad para realizar inspecciones de rampa**
- Cada EAE está obligado a permitir y a dar todas las facilidades necesarias para que la AAC, inspeccione, sin notificación previa, su organización y aeronaves en cualquier momento para verificar las licencias de la tripulación de vuelo y de cabina, documentos, manuales, procedimientos y capacidad general, para determinar si cumple con los requisitos de este LAR. Las inspecciones de las aeronaves se realizarán de acuerdo con el programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) de Latinoamérica.
- 129.025 Vigencia de un reconocimiento de AOC**
- (a) El AOCR perderá toda vigencia cuando el AOC sea suspendido o revocado por la AAC que lo expidió.
- (b) El titular de un AOCR notificará inmediatamente a la AAC del Estado en el que opere si su AOC y/o especificaciones relativas a las operaciones son modificadas o enmendadas por su AAC.
- (c) La AAC que reconoce un AOC de un explotador extranjero, podrá limitar, suspender o revocar el mismo ante circunstancias particulares tales como:

- (1) obtención de la autorización mediante la falsificación de documentación;
 - (2) el explotador reconocido no cumple con las exigencias aplicables de los LAR;
 - (3) existe evidencia de negligencia o empleo fraudulento de la autorización otorgada.
 - (4) si durante la investigación, después de un accidente o incidente grave en el cual el explotador estuviera implicado, existen pruebas de que deficiencias sistemáticas por parte del mismo pudieran ser un factor causal del accidente o incidente grave. En este caso el AOQR puede suspenderse o limitarse, hasta obtener los resultados de la investigación.
- (d) El titular de un AOQR que sea suspendido o revocado, deberá entregar inmediatamente el AOQR a la AAC que lo otorgó.
- (e) Un EAE, cuyo AOQR fuera suspendido, podrá solicitar el restablecimiento del mismo, una vez que haya cumplido con los requisitos causantes de la suspensión.

129.030 Información de seguridad

Un EAE involucrado en el transporte comercial de pasajeros dentro o fuera del territorio del Estado, se asegurará que la información de seguridad a los pasajeros pueda darse en inglés y en la lengua del Estado que otorgó el AOC

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo B: Emisión de un reconocimiento de AOC

129.100 Solicitud de reconocimiento

- (a) Previo al inicio de las operaciones aéreas comerciales hacia, dentro o fuera del territorio de un Estado, el titular del AOC solicitará y (de cumplir con los requisitos), podrá obtener un reconocimiento expedido por la AAC de ese Estado mediante el formulario establecido en el Apéndice 1 a este LAR.
- (b) Los solicitantes de un AOOCR deberán proporcionar la siguiente información:
 - (1) el nombre oficial y el nombre comercial, si es diferente, la dirección y el correo electrónico;
 - (2) una copia de su AOC válido y de las especificaciones relativas a las operaciones relacionadas o un documento equivalente expedido por su AAC, que autoriza a su titular a realizar las operaciones previstas;
 - (3) una copia del manual de operaciones que indique las partes de ese manual que han sido aprobadas por su AAC y la página de aprobación de la lista de equipo mínimo (MEL) si se publican por separado;
 - (4) una copia del documento que autoriza los derechos de tráfico específicos, expedidos por la autoridad del Estado al que se le solicita el AOOCR;
 - (5) descripción de la operación propuesta, incluyendo el tipo y la matrícula de las aeronaves a ser operadas;
 - (6) descripción del plan de seguridad del explotador;
 - (7) las áreas de operación, el tipo de servicios y la base de operaciones;
 - (8) una copia del certificado de ruido para cada avión destinado a ser operado en el espacio aéreo sobre el territorio del Estado al que se le solicita el AOOCR; y
 - (9) cualquier otro documento que el Estado al que se le solicita el AOOCR

considere necesario a fin de que la operación prevista se realice de forma segura en pleno cumplimiento de las normas y métodos recomendados en los Anexos pertinentes del Convenio.

- (c) Cuando el EAE tiene la intención de realizar operaciones para las que se requiere una aprobación específica, tales como RVSM, PBN, MNPS, CAT II, CAT III, EDTO, etc., la solicitud deberá incluir copia de las especificaciones relativas a las operaciones pertinentes, expedidas por su AAC.
- (d) El o los solicitantes deberán demostrar a la AAC del Estado al que se le solicita el AOOCR, que:
 - (1) las tripulaciones de vuelo cumplen con los requisitos aplicables del Anexo 1 al Convenio, cuando menos; y
 - (2) todas las aeronaves destinadas a las operaciones tengan un certificado válido de aeronavegabilidad de acuerdo con el Anexo 8, cuando menos.

129.105 Especificaciones relativas a las operaciones y privilegios del titular de un AOOCR

- (a) Los privilegios que el EAE está autorizado a conducir están establecidos en las especificaciones relativas a las operaciones expedidas por su AAC y reconocidas por la AAC que emite el AOOCR.
- (b) Los privilegios del titular de un AOOCR pueden incluir limitaciones a cualquiera de las operaciones que requieren aprobaciones específicas contempladas en 129.100(c) a llevarse a cabo de conformidad con el manual de operaciones.

129.110 Enmiendas a la autorización

Cuando un EAE solicita una enmienda a la autorización, este proporcionará a la AAC pertinente, la documentación que sustente la enmienda solicitada.

129.115 Reconocimiento de un AOC extranjero

- (a) La AAC podrá emitir un AOOCR a un EAE, incluyendo el reconocimiento de las

especificaciones relativas a las operaciones asociadas al mismo, cuando se haya demostrado que:

- (1) el EAE es titular de un AOC vigente y de las especificaciones relativas a las operaciones asociadas (o documentos equivalentes), expedidas por su AAC y aceptables para la AAC que emite el reconocimiento,
 - (2) la AACE autoriza al titular del AOC para realizar estas operaciones en o desde el territorio del Estado que emite el reconocimiento,
 - (3) las aeronaves utilizadas son las apropiadas y debidamente equipadas para llevar a cabo las operaciones que el EAE pretende realizar, y que están contempladas en las especificaciones relativas a las operaciones.
- (b) El reconocimiento de un AOC de un EAE se concederá con una duración limitada que tendrá en cuenta, entre otros, la fecha de validez del AOC que se reconoce. El detalle del reconocimiento (AO CR) se hará a través de una autorización, declaración de reconocimiento o un permiso de operación. Dicha autorización, declaración o permiso no deberán entrar en conflicto con el AOC y las especificaciones relativas a las operaciones del EAE, emitidas por su AAC.
- (c) Si el AOC o sus especificaciones relativas a las operaciones de un EAE han sido suspendidas, revocadas, canceladas, por su AAC o su validez ha sido afectada de manera similar por algunas disposiciones, el EAE deberá informar de inmediato y por escrito a la AACR.

Capítulo C: Documentación, manuales y registros

129.200 Documentación, manuales y registros a bordo

- (a) Un EAE titular de un AOCR deberá llevar a bordo:
- (1) los documentos y manuales prescritos según el Art. 29 del Convenio;
 - (2) los documentos y manuales prescritos según el Anexo 6 Parte I en su Capítulo 6, 6.1, 6.2 y 6.13;
 - (3) los documentos pertinentes a la firma de un acuerdo según el Artículo 83 bis al Convenio (Circular 295 de la OACI) y las licencias y certificados respectivos, emitidos bajo dicho acuerdo; y
 - (4) los documentos pertinentes a los contratos de arrendamiento de aeronaves que se hayan firmado.
- (b) El EAE facilitará a cualquier representante de la AAC que se lo solicite, el acceso a todos los documentos, manuales y registros relacionados con las operaciones y el mantenimiento de sus aeronaves en un plazo razonable de tiempo; y
- (c) El piloto al mando presentará la documentación, manuales y registros a bordo exigidos por el Convenio a cualquier representante de la AAC que se lo solicite.

129.205 Marcas de nacionalidad, certificados y licencias

- (a) Además de la documentación, manuales y registros estipulados indicados en 129.200 (a), el EAE se asegurará que:
- (1) sus aeronaves muestren las marcas de nacionalidad y matrícula del Estado de matrícula; y
 - (2) cada persona que actúe como tripulante de vuelo posea una licencia que acredite su idoneidad para desempeñar las funciones asignadas en relación con la operación de la aeronave;
- (b) Excepto cuando se trate de certificados, licencias o autorizaciones expedidas o

convalidadas por la autoridad aeronáutica que corresponda, la información especificada en 129.200 podrá presentarse en una forma distinta a la de papel impreso, siempre que el soporte que la contiene sea accesible para la inspección.

- (a) Cada EAE se asegurará de que todos los documentos requeridos se encuentren a bordo, estén vigentes y actualizados.

129.210 Preservación y uso de la información de los registradores de vuelo

Ante la ocurrencia de un accidente o incidente grave o un incidente dentro de la jurisdicción del Estado que emite el AOCR, el explotador de una aeronave en la que se tiene instalado registradores de vuelo, deberá preservar los datos originales registrados por un período de 60 días según lo establecido en el Anexo 13 al Convenio, salvo disposición contraria de la autoridad investigadora.

PAGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Apéndice 1

Apéndice A - Ejemplo de Reconocimiento de un AOC Extranjero (AOCR)

RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AEREOS AIR OPERATOR CERTIFICATE RECOGNIZED		
[Logotipo de la AAC]	[NOMBRE DEL ESTADO QUE OTORGA EL AOCR] [AAC DEL ESTADO QUE OTORGA EL AOCR] [CAA GRANTING THE AOCR]	Fecha de Emisión: Date of issue Fecha de Vencimiento: Expiry date:
AOCR N°: AOCR OTORGADO EN BASE AL AOC N°..... EMITIDO POR [ESTADO DEL EXPLOTADOR] Issued based on the original AOC granted by [State of the operator] Fecha de Vencimiento: Expiry date PUNTOS DE CONTACTO OPERACIONALES: OPERATIONAL POINTS OF CONTACT: La información de contacto donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional sin demoras indebidas se proporciona en la "Gerencia de Seguridad Operacional" Contact details where operational management authorities can be contacted without undue delay, are listed in "Operational Safety Manager's office" Dirección Address: Teléfono: Telephone: Correo Electrónico: Email:	NOMBRE DEL EXPLOTADOR OPERATOR NAME Estado del Explotador: Operator State Razón Social: Trade name Dirección del explotador: Operator address Teléfono: Telephone Correo-e: E-mail	PUNTO DE CONTACTO [ESTADO QUE OTORGA EL AOCR] [STATE ISSUING THE AOCR] CONTACT POINT La información de contacto donde se puede ubicar al Representante Legal The contact information where you can locate the Legal Representative Dirección Address: Teléfono: Telephone: Correo Electrónico: Email:
<p>Este Certificado acredita que [NOMBRE COMPAÑIA] está autorizado a realizar operaciones de transporte aéreo comercial según se define en las Especificaciones Relativas a las Operaciones emitidas por [NOMBRE DEL ESTADO DEL EXPLOTADOR] en [FECHA DE EMISION] y si corresponde, a las limitaciones que acompañan a este AOCR, de conformidad con la Parte 129 de los [NOMBRE DE LOS REGLAMENTOS DEL ESTADO QUE EMITE EL AOCR]. Este Certificado es expedido en base a un AOC vigente, y cualquier cambio al AOC original, o de las condiciones o limitaciones, que afecte las operaciones del explotador en su Estado, deberán ser notificados a esta AAC, dentro de 30 días de dicho cambio. Este Certificado deja de tener efecto inmediatamente después de la expiración, suspensión, revocación, cancelación o cualquier acción similar sobre el AOC.</p> <p>This certifies that [COMPANY NAME] is authorized to conduct commercial air carriage operations as defined in attached Operations Specifications and limitations dated [Date] in accordance with Part 129 of the Civil Aviation Regulations. This certificate is issued based on the current AOC, and any changes to the original AOC or to the conditions or limitations that affect the operations in its State, shall be notified to this CAA within 30 days of such change. This certificate ceases to have effect immediately upon expiration, suspension, revocation, cancellation or any similar action on the AOC.</p>		
Fecha de expedición: Date of issue	Nombre y firma: _____ Name and signature Título: Director General de la AAC Title: AAC Director General	