



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Resolución

Número:

Referencia: EX-2019-11456933-APN-ANAC#MTR (participativa RAAC 91)

VISTO el Expediente N° EX-2019-11456933-APN-ANAC#MTR, los Decretos Nros° 1.172 de fecha 3 de diciembre de 2003 y 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007, las secciones 91.221, 121.356 y 135.180 de las Partes: 91 “Reglas de Vuelo y Operación General”, 121 “Requerimientos de Operación: operaciones regulares internas e internacionales, operaciones suplementarias” y 135 “Requerimientos de Operación: operaciones no regulares internas e internacionales” de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC) y

CONSIDERANDO:

Que mediante el Expediente citado en el Visto, tramita una propuesta de enmienda de las secciones 91.221, 121.356 y 135.180 de las Partes: 91 “Reglas de Vuelo y Operación General”, 121 “Requerimientos de Operación: operaciones regulares internas e internacionales, operaciones suplementarias” y 135 “Requerimientos de Operación: operaciones no regulares internas e internacionales”, de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC).

Que en su redacción actual, las secciones 91.221 (d) y 135.180 (b) de las RAAC establecen que: “A partir del 1 de enero de 2018, ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina cuyo peso máximo de despegue sea superior a 5.700 kg. o que tenga una configuración máxima aprobada de más de diecinueve (19) asientos de pasajeros, excluido cualquier asiento de piloto, a menos que esté equipado con un sistema anticolidión de a bordo del tipo ACASII/TCAS II (versión 7.0 o superior) aprobado, que cumpla con los requerimientos de la OTE – C 119.”

Que los usuarios a los que aplicaría el requerimiento de las secciones 91.221 (d) y 135.180 (b) de las RAAC, en diferentes oportunidades han planteado la revisión de este requerimiento, fundamentando su solicitud en que las “Federal Aviation Regulations” no contienen tal exigencia, en que el costo de dicho equipamiento resulta elevado, y en que el tráfico aéreo de la REPÚBLICA ARGENTINA no haría necesaria su instalación, siendo su vigencia objeto de sucesivas prórrogas.

Que, a su vez, en la sección 121.356 de las RAAC “Sistema de Alerta de Tránsito y Advertencia de Colisión (ACAS/TCAS), párrafo (b) se establece: “A partir del 1° de diciembre de 2010 ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina, de acuerdo a esta Parte, a menos que esté equipado con un sistema anticolidión de a bordo del tipo ACAS II / TCAS II (versión 7.0 o superior) aprobado que cumpla con los requerimientos de la OTE-C119.”

Que el Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) ratificado por Ley N° 13.891, Parte I, contiene las normas y métodos recomendados adoptados por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI), como normas mínimas aplicables a la operación de aeronaves para explotadores autorizados a realizar operaciones de transporte aéreo tanto regular, como no regular.

Que en el Capítulo 6 de la citada Parte I del Anexo 6, aplicable a las operaciones de transporte aerocomercial, se establece que: “6.19.1 Todos los aviones con motor de turbina cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5.700 kg. o que estén autorizados para transportar más de 19 pasajeros estarán equipados con un sistema anticolidión de a bordo (ACASII).”

Que así también, en el mentado Capítulo 6, Párrafo 6.19.3, dice que: “El sistema anticolidión de a bordo funcionará de conformidad con las disposiciones pertinentes del Anexo 10, Volumen IV.”

Que, a su vez, en el Capítulo 3 de la Parte II del Anexo 6, aplicable a las operaciones de aviación general, se establece que: “3.6.9.2 Todos los aviones con motor de turbina cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 15000 kg. o que estén autorizados para transportar más de 30 pasajeros, y para los cuales se haya expedido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad correspondiente después del 1 de enero de 2007, estarán equipados con un sistema anticolidión de a bordo (ACAS II).”

Que el Capítulo 4 “Sistema Anticolidión de a bordo” del Volumen IV del Anexo 10 “Telecomunicaciones Aeronáuticas”, dice que: “El sistema que cumple con las disposiciones de todo el Capítulo 4 es aquel que incorpora sistemas de alerta de tránsito y anticolidión (TCAS) Versión 7.1,…”

Que la enmienda propiciada tiene por finalidad adecuar y actualizar la reglamentación de conformidad con los Anexos técnicos de la OACI.

Que la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (DNSO) de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) ha tomado la intervención de su competencia, analizando la factibilidad técnica a través de sus áreas competentes.

Que el Departamento Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos dependiente de la Unidad de Planificación y Control de Gestión de la ANAC ha tomado la intervención que le compete.

Que la Dirección de Asuntos Jurídicos, dependiente de la DIRECCIÓN GENERAL LEGAL, TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA (DGLTyA) de la ANAC, ha tomado la intervención que le compete.

Que en el caso, corresponde implementar el proceso de Elaboración Participativa de Normas establecido por el Decreto N° 1.172 de fecha 3 de diciembre de 2003.

Que dicho procedimiento brindará la posibilidad de que los sectores interesados y toda persona, en general, puedan expresar su opinión y propuestas respecto del proyecto elaborado.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas en los Decretos N° 1.172 de fecha 3 de diciembre de 2003 y N°1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007.

Por ello,

EL ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Declárase abierto el procedimiento de Elaboración Participativa de Normas respecto de la enmienda de la sección 91.221 “Equipamiento del Sistema de Alerta de Tráfico y Advertencia de Colisión (ACAS / TCAS)” de la Subparte C – REQUERIMIENTOS DE EQUIPAMIENTOS, INSTRUMENTOS Y

DE CERTIFICADOS - de la Parte 91 “Reglas de Vuelo y Operación General”, de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC), la que quedará redactada de la siguiente forma:

“(a) Todo Sistema de Alerta de Tráfico y Advertencia de Colisión instalado en una aeronave civil matriculada en la REPÚBLICA ARGENTINA, debe estar aprobado por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC).

(b) Todas las aeronaves que vuelen en el espacio aéreo en el cual la REPÚBLICA ARGENTINA brinda servicio de tránsito aéreo y estén equipadas con un sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (ACAS/TCAS) en condiciones de operación lo deben mantener encendido y operando.

(c) Ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina, con un peso máximo certificado de despegue superior a QUINCE MIL (15000) KG. o que tenga una configuración máxima aprobada de más de TREINTA (30) asientos excluyendo todo asiento de piloto, a menos que esté equipado con un sistema anticolidión de a bordo del tipo ACAS II / TCAS II (versión 7.0 o superior) aprobado que cumpla con los requerimientos de la OTE-C 119.

(d) El Manual de Vuelo debe contener la siguiente información sobre el sistema ACAS/TCAS requerido por esta Subparte:

(1) Procedimientos apropiados para:

(i) El uso del equipamiento; y

(ii) Acciones apropiadas de la tripulación de vuelo respecto de la operación del equipo.

(2) Una descripción de todas las fuentes de entrada que tienen que estar operativas para que el TCAS funcione adecuadamente.”

ARTÍCULO 2º.- Declárase abierto el procedimiento de Elaboración Participativa de Normas respecto de la enmienda de la sección 121.356 “Sistema de Alerta de Tránsito y Advertencia de Colisión (ACAS / TCAS)” de la Subparte K – REQUERIMIENTOS DE EQUIPAMIENTOS E INSTRUMENTOS - de la Parte 121 “Requerimientos de Operación: operaciones regulares internas e internacionales, operaciones suplementarias”, de las RAAC, la que quedará redactada de la siguiente forma:

“(a) Ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina, de acuerdo con esta parte, a menos que esté equipado con un sistema anticolidión de a bordo del tipo ACAS II / TCAS II (versión 7.0 o superior) aprobado que cumpla con los requerimientos de la OTE-C 119.

(b) Las instalaciones ACAS II vigilarán la velocidad vertical de su propio avión para verificar el cumplimiento de la dirección del aviso de resolución (RA). Si se detecta incumplimiento, el ACAS dejará de suponer el cumplimiento y, en lugar de ello, supondrá la velocidad vertical observada. El sistema de alerta de tránsito y anticolidión (TCAS) Versión 7.1, cumple con este requisito.

(c) A menos que se especifique otra cosa en la instrucción relativa al control de tránsito aéreo, para evitar avisos de resolución innecesarios del sistema anticolidión de a bordo (ACAS II) en aeronaves que se encuentren o aproximen en altitudes o niveles de vuelo adyacentes, los explotadores deben especificar procedimientos mediante los cuales un avión que asciende o desciende a una altitud o nivel de vuelo asignado, especialmente cuando se use el piloto automático, debe hacerlo a una velocidad menor que 8 m/s (1500 ft/min) (dependiendo de los instrumentos disponibles) a lo largo de los últimos 300 m (1000 ft) del ascenso o descenso al nivel asignado.

(d) Los aviones que no tengan instalado el equipamiento conforme lo establecido en los párrafos (a) y (b), podrán continuar operando con la versión anterior del equipamiento requerido, únicamente en operaciones internas, o internacionales si el requerimiento no es obligatorio para el otro Estado.

(e) El Manual requerido por la Sección 121.141 deberá contener la siguiente información sobre el sistema anticolidión de a bordo:

(1) Procedimientos apropiados para:

(i) El uso del equipamiento; y

(ii) Acciones apropiadas de la tripulación de vuelo respecto de la operación del equipo.

(2) Una descripción de todas las fuentes de entrada que tienen que estar operativas para que el TCAS funcione adecuadamente.”

ARTÍCULO 3°.- Declárase abierto el procedimiento de Elaboración Participativa de Normas respecto de la enmienda de la Sección 135.180 “Sistema de Alerta de Tráfico y Advertencia de Colisión (ACAS / TCAS)” de la Subparte C – AERONAVES Y EQUIPOS - de la Parte 135 “Requerimientos de Operación: operaciones no regulares internas e internacionales”, de las RAAC, la que quedará redactada de la siguiente forma:

(a) Ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina, cuyo peso máximo de despegue sea superior a CINCO MIL SETECIENTOS (5700) KG. o que tenga una configuración máxima aprobada de más de DIECINUEVE (19) asientos de pasajeros, excluyendo todo asiento de piloto, a menos que esté equipado con un sistema anticolidión de a bordo del tipo ACAS II / TCAS II (versión 7.0 o superior) aprobado, que cumpla con los requerimientos de la OTE-C 119.

(b) Las instalaciones ACAS II vigilarán la velocidad vertical de su propio avión para verificar el cumplimiento de la dirección del aviso de resolución (RA). Si se detecta incumplimiento, el ACAS dejará de suponer el cumplimiento y, en lugar de ello, supondrá la velocidad vertical observada. El sistema de alerta de tránsito y anticolidión (TCAS) Versión 7.1, cumple con este requisito.

(c) A menos que se especifique otra cosa en la instrucción relativa al control de tránsito aéreo, para evitar avisos de resolución innecesarios del sistema anticolidión de a bordo (ACAS II) en aeronaves que se encuentren o aproximen en altitudes o niveles de vuelo adyacentes, los explotadores deben especificar procedimientos mediante los cuales un avión que asciende o desciende a una altitud o nivel de vuelo asignado, especialmente cuando se use el piloto automático, debe hacerlo a una velocidad menor que 8 m/s (1500 ft/min) (dependiendo de los instrumentos disponibles) a lo largo de los últimos 300 m (1000 ft) del ascenso o descenso al nivel asignado.

(d) Los aviones que no tengan instalado el equipamiento conforme lo establecido en los párrafos (a) y (b), podrán continuar operando con la versión anterior del equipamiento requerido, únicamente en operaciones internas, o internacionales si el requerimiento no es obligatorio para el otro Estado.

(e) El Manual de Vuelo deberá contener la siguiente información sobre el sistema anticolidión de a bordo:

(1) Procedimientos apropiados para:

(i) El uso del equipamiento; y

(ii) Acciones apropiadas de la tripulación de vuelo respecto de la operación del equipo. (2) Una descripción de todas las fuentes de entrada que tienen que estar operativas para que el TCAS funcione adecuadamente.”

ARTÍCULO 4°.-Se recibirán comentarios y observaciones hasta QUINCE (15) días corridos a contar de la fecha de publicación en el BOLETÍN OFICIAL de la presente medida, los que deberán ser dirigidos a la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), con domicilio en Avenida Paseo Colón N° 1.452 (C1063ADO) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de lunes a viernes en el horario de

9 a 15 horas, indicando como referencia el número de expediente que surge del Visto de la presente Resolución.

ARTÍCULO 5°.- Los interesados podrán tomar vista de las actuaciones durante el plazo establecido en el artículo anterior, en las oficinas de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (DNSO) de la ANAC en la Calle Azopardo N° 1.405, piso 2° de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de lunes a viernes en el horario de 10 a 15 horas.

ARTÍCULO 6°.- Facúltase al Departamento Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos de la Unidad de Planificación y Control de Gestión (UPyCG) de la ANAC para llevar el registro de las presentaciones a que hace referencia el Artículo 15 del Anexo V al Decreto N° 1.172 de fecha 3 de diciembre de 2003 y habilitase la casilla de correo “normaer@anac.gob.ar” a los efectos de recibir los comentarios aludidos en el Artículo 17 del mismo ordenamiento legal.

ARTÍCULO 7°. Póngase a disposición de los interesados por un plazo de QUINCE (15) días en la página “web” institucional, cumplido, vuelva al Departamento Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos de la UPyCG de la ANAC.

ARTÍCULO 8°.- Comuníquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL para su publicación por DOS (2) días en el BOLETÍN OFICIAL, y cumplido archívese.