

Adjunto B

Capítulo A: Generalidades

119.001 Definiciones

Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:

- (a) Aeródromo.- Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.
- (b) Aceptación.- Es una acción que no exige necesariamente una respuesta activa de la AAC respecto de un asunto que se le presenta para examen. La AAC puede aceptar que el asunto sometido a examen cumple con las normas pertinentes si no rechaza específicamente todo el asunto objeto de examen o parte de él, generalmente después del período de evaluación.
- (c) Aeródromo regular.- Aeródromo utilizado por un explotador en operaciones regulares, el cual se encuentra listado en sus OpSpecs.
- (d) Aeronave.- Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
- (e) Aprobación.- Es una respuesta activa de la AAC frente a un asunto que se le presenta para examen. La aprobación constituye una constatación o determinación de cumplimiento de las normas pertinentes. La aprobación se demostrará mediante la firma del funcionario que aprueba, la expedición de un documento u otra medida oficial que adopte la AAC.
- (f) Avión (aeroplano).- Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.
- (g) Avión grande.- Avión cuya masa máxima certificada de despegue es superior a 5 700 kg.
- (h) Avión pequeño.- Avión cuya masa máxima certificada de despegue es de 5 700 kg o menos.

- (i) Base principal de operaciones.- Lugar principal de operaciones del explotador, según lo establecido por dicho explotador.
 - (j) Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC).- Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.
 - (k) Clases de operaciones.- Una de las siguientes operaciones de transporte aéreo comercial que un explotador está autorizado a conducir, según lo establecido en sus OpSpecs:
 - (1) LAR 121:
 - (i) operaciones regulares domésticas e internacionales; y
 - (ii) operaciones no regulares domésticas e internacionales.
 - (2) LAR 135:
 - i. operaciones regulares domésticas e internacionales; y
 - ii. operaciones no regulares domésticas e internacionales.
- Nota.- Para efectos de simplificar los conceptos, las operaciones regulares domésticas y las operaciones regulares internacionales del LAR 121 han sido agrupadas bajo una misma definición, lo cual no significa que los explotadores autorizados a conducir operaciones regulares domésticas, puedan realizar operaciones regulares internacionales. De la misma manera las operaciones no regulares domésticas y las operaciones no regulares internacionales del LAR 121 han sido agrupadas en una sola definición con el propósito mencionado.*
- La autorización para cada clase de operación del LAR 121 o 135 será otorgada por el Estado respectivo del explotador según sus leyes, código aeronáutico o reglamentos.*
- (l) Configuración de asientos para pasajeros.- Configuración aprobada de asientos para pasajeros, excluyendo cualquier asiento para la tripulación.
 - (m) Desviación.- Se refiere a una acción que permite a una persona o a una organización, ya sea, desviarse de una reglamentación específica o cumplir con disposiciones, condiciones o limitaciones alternas especiales. Cuando una norma contiene frases tales como: "salvo que la AAC haya

aprobado de manera específica la operación,...."; "a menos que de manera diferente sea autorizado por la AAC" ; "la AAC puede....." ; "si la AAC encuentra...." ; " la AAC puede autorizar..." ; "la AAC permite una desviación....." ; "no obstante la AAC puede emitir especificaciones para las operaciones....."; u otras palabras similares, la flexibilidad de la reglamentación es referida como una "desviación".

- (n) Directivo responsable.- Directivo con la autoridad corporativa necesaria para garantizar que todas las operaciones de vuelo y actividades de mantenimiento puedan financiarse y realizarse con arreglo al nivel que exigen las normas vigentes.
- (o) Empresa de transporte aéreo.- Entidad jurídica que realiza operaciones de transporte aéreo comercial como explotador de servicios aéreos regulares o no regulares.
- (p) Especificaciones para las operaciones (OpSpecs).- Las autorizaciones, condiciones y limitaciones asociadas con el AOC y sujetas a las condiciones establecidas en los manuales del explotador.
- (q) Estado del explotador.- Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.
- (r) Estado de matrícula.- Estado en el cual está matriculada la aeronave.
- (s) Explotador.- Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
- (t) Explotador de servicios aéreos regulares.- Explotador que provee o se ofrece a proveer transporte aéreo comercial regular, autorizado por su Estado y que tiene el control sobre las funciones operacionales a ser desempeñadas en cumplimiento de tal autorización.
- (u) Explotador de servicios aéreos no regular.- Explotador que provee o se ofrece a proveer transporte aéreo comercial no regular, autorizado por su Estado y que tiene el control sobre las funciones operacionales a ser desempeñadas en cumplimiento de tal autorización.
- (v) Inspector de Seguridad Operacional

(ISOP).- Persona de la AAC que ejerce las funciones de inspector para la certificación, inspección, supervisión y control de las operaciones de los explotadores de servicios aéreos, organizaciones de mantenimiento, centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil, aeronaves y personal aeronáutico involucrado en la actividad aérea.

- (w) Masa máxima certificada de despegue (MCTM).- Masa máxima admisible de despegue de la aeronave, de conformidad con el certificado de aeronavegabilidad, el manual de vuelo u otro documento oficial.
- (x) Operación de la aviación general.- Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.
- (y) Operación de transporte aéreo comercial.- Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.
- (z) Operación regular.- es cualquier operación de transporte de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva, que es conducida de acuerdo con un itinerario de operación publicado, el cual incluye horas o fechas o ambas, las mismas que son publicitadas o de otra manera puestas a disposición del público en general. Esta operación regular también incluye aquellos vuelos adicionales a los autorizados como operación regular, que son ocasionados por el exceso de tráfico de los vuelos regulares.
- (aa) Operación no regular.- es cualquier operación de transporte de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva, que no es una operación regular y que es conducida como cualquier operación en la cual la hora de salida y los lugares de salida y llegada son específicamente negociados con el cliente o su representante.
- (bb) Operaciones regulares domésticas e internacionales LAR 121.- Cualquier operación regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de los aviones descritos en el Subpárrafo (1) y en los lugares establecidos en los Subpárrafos (2) y (3) de esta definición:
 - (1) Aviones:

- (i) turboreactores;
 - (ii) turbohélices y alternativos con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o
 - (iii) turbohélices y alternativos con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg.
- Nota.-** Para los propósitos de esta definición aviones turboreactores son aviones con una configuración de asientos de pasajeros de 1 o más asientos, excluyendo los asientos de la tripulación.
- (2) Lugares: Operaciones domésticas:
 - (i) entre cualquier aeródromo dentro de un Estado.
 - (3) Lugares: Operaciones internacionales:
 - (i) entre cualquier aeródromo dentro de un Estado y cualquier aeródromo fuera de dicho Estado; y
 - (ii) entre cualquier aeródromo fuera de un Estado y otro aeródromo también fuera de dicho Estado.
- (cc) Operaciones no regulares domésticas e internacionales LAR 121.- Cualquier operación no regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de los aviones descritos en el Subpárrafo (1) de esta definición y en los lugares establecidos en los Subpárrafos (z) (2) y (z) (3) de esta sección:
- (1) Aviones turboreactores, turbohélices y alternativos:
 - (i) con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o
 - (ii) con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg.
- (dd) Operaciones regulares domésticas e internacionales LAR 135.- Cualquier operación regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de las aeronaves descritas en el Subpárrafo (1) de esta definición y en los lugares descritos en los Subpárrafos (z) (2) y (z) (3) de esta sección:
- (1) Aeronaves:
 - (i) aviones turbohélices y alternativos con una configuración de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; o
 - (ii) aviones turbohélices y alternativos con una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menos;
 - (ii) helicópteros.
- (ee) Operaciones no regulares domésticas e internacionales LAR 135.- Cualquier operación no regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de las aeronaves descritas en el Subpárrafo (1) de esta definición y en los lugares establecidos en los Subpárrafos (z) (2) y (z) (3) de esta sección:
- (1) Aeronaves:
 - (i) aviones turboreactores, turbohélices y alternativos de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; o
 - (ii) aviones turboreactores, turbohélices y alternativos con una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menos;
 - (iii) helicópteros.
- (ff) Operación de carga exclusiva.- Cualquier operación por remuneración o arrendamiento diferente a una operación de transporte de pasajeros o, en caso que se transporte pasajeros, ellos deben ser únicamente los especificados en las Secciones respectivas del LAR 121 o 135. Las operaciones de carga exclusiva se clasifican dentro de las operaciones no regulares del LAR 121 o 135 para efectos del cumplimiento de los requisitos.
- (gg) Operación de transporte de pasajeros.- Cualquier operación de aeronave que transporta pasajeros. Una aeronave utilizada en operaciones de transporte de pasajeros puede también transportar carga o correo.
- (hh) Peso máximo sin combustible.- Es el peso máximo permisible de una aeronave sin combustible o aceite utilizable. El peso máximo sin combustible puede ser encon-

trado, ya sea en la hoja de datos del certificado de tipo, en el manual de vuelo del avión o en ambos.

- (ii) Peso vacío.- Significa el peso de la aeronave, motores, hélices, rotores y equipo fijo. El peso vacío excluye el peso de la tripulación y de carga de pago, pero incluye el peso de lastre fijo, combustible no utilizable, aceite que no se puede drenar y la cantidad total del líquido de enfriamiento y del líquido hidráulico.
- (jj) Trabajos aéreos.- Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados tales como: agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento y anuncios aéreos.

119.005 Aplicación

(a) Excepto lo establecido en el Párrafo (c) de esta sección, este reglamento se aplica a todo ~~explotador que se encuentra conduciendo operaciones de transporte aéreo comercial o a todo solicitante que pretende operar aeronaves civiles como explotador de servicios aéreos~~ de un AOC y a todo explotador certificado que se encuentra conduciendo operaciones de transporte aéreo comercial.

(b) Este reglamento establece:

- (1) los requisitos de certificación que un explotador debe cumplir para obtener y mantener:
 - (i) el certificado de explotador de servicios aéreos (AOC), que autoriza las operaciones según el LAR 121 o 135; y
 - (ii) las especificaciones para las operaciones (OpSpecs), para cada clase de operación y para cada tipo y tamaño de aeronave a ser operada según dichos reglamentos;
- (2) los requisitos que afectan el arrendamiento de aeronaves con tripulación y otros tipos de acuerdo para el transporte aéreo comercial;
- (3) los requisitos para obtener una autorización de desviación para realizar una operación de emergencia; y

(4) los requisitos para el personal directivo de explotadores que conducen operaciones según el LAR 121 o 135.

(c) Las operaciones a las cuales no se aplica este reglamento, incluyen:

- (1) instrucción de alumnos;
- (2) vuelos turísticos conducidos con aeronaves que tienen una configuración de asientos de pasajeros de 19 asientos o menos, excluyendo los asientos de la tripulación o una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menos, que inician y terminan en el mismo aeródromo y que son conducidos dentro de un radio de 50 Km (27 NM) de tal aeródromo;
- (3) vuelos de instrucción;
- (4) vuelos ferry;
- (5) trabajos aéreos;
- (6) vuelos turísticos conducidos en globos aerostáticos de aire caliente;
- (7) vuelos de salto intencional de paracaídas, sin escalas y dentro de un radio de acción de 50 Km (27 NM) desde el aeródromo de despegue;
- (8) vuelos de helicópteros conducidos dentro de 50 Km (27 NM) desde el aeródromo de despegue; si:
 - (i) no más de dos pasajeros son transportados en el helicóptero además de la tripulación requerida;
 - (ii) cada vuelo es realizado bajo condiciones VFR diurnas;
 - (iii) el helicóptero utilizado está certificado bajo la categoría estándar y cumple con los requisitos de inspección de 100 horas de acuerdo a lo especificado en el LAR 91;
 - (iv) el explotador obtiene autorización del ATC antes de cada vuelo y provee al control toda información requerida; y
 - (v) no se transporta carga en el helicóptero.

(9) carga externa con helicópteros; y

(10) las operaciones con aeronaves de Estado (servicios militares, de aduana, y de policía, según el Art. 3 del Convenio de Aviación Civil Internacional).

119.010 Certificaciones

- (a) Para realizar operaciones regulares o no regulares de transporte aéreo comercial se requiere un AOC válido, expedido por la AAC del Estado del Explotador.
- (b) A un explotador autorizado por la AAC a conducir operaciones regulares o no regulares de transporte aéreo comercial se le emitirá un certificado válido de explotador de servicios aéreos regulares o no regulares según lo solicitado y sus respectivas OpSpecs;

119.015 Autorizaciones

- (a) El AOC, autoriza al explotador a realizar operaciones de transporte aéreo comercial de conformidad con las autorizaciones, condiciones y limitaciones especificadas.
- (b) A un explotador autorizado a realizar operaciones de transporte aéreo comercial LAR 121 o LAR 135, o ambas, se le expedirá un solo AOC autorizándole tales operaciones, sin considerar las clases de operaciones o los tipos o tamaños de aeronaves a ser operadas.
- (c) Un titular de un AOC LAR 121 puede incluir en sus OpSpecs una autorización para realizar operaciones LAR 135, sin embargo, un titular de un AOC LAR 135 no podrá realizar operaciones LAR 121.
- (d) Un explotador titular de un AOC, autorizado a conducir operaciones de transporte aéreo comercial solo podrá conducir una operación de transporte aéreo privado (LAR 91) en su propio beneficio (vuelos de traslado, instrucción o entrenamiento de tripulantes, transporte de empleados, etc).

119.020 Prohibiciones

- (a) Ningún explotador realizará operaciones de transporte aéreo comercial a menos que sea titular de un certificado válido de explotador de servicios aéreos y de las correspondientes OpSpecs, expedidas por el Estado del explotador.

- (b) Ninguna persona, organismo o empresa puede operar como explotador de servicios aéreos sin, o en violación de un AOC válido y de sus respectivas OpSpecs.
- (c) Ninguna persona, organismo o empresa puede operar como explotador de servicios aéreos en violación de una autorización de desviación o exención emitida en su nombre o en el nombre de su representante.
- (d) Un explotador no podrá operar aeronaves de acuerdo con el LAR 121 y 135 en un área geográfica, a menos que sus OpSpecs autoricen específicamente las operaciones en dicha área.
- (e) Ningún explotador puede hacer propaganda u ofrecerse para conducir una operación sujeta a este reglamento, a menos que ese explotador esté autorizado por la AAC a conducir tal operación.
- (f) Ningún explotador puede operar una aeronave bajo este reglamento o según el LAR 121 o 135 en violación de su AOC o de sus OpSpecs emitidas bajo este reglamento.

119.025 Especificaciones para las operaciones

- (a) Las OpSpecs de un explotador deben contener:
 - (1) las autorizaciones, condiciones, limitaciones y los procedimientos bajo los cuales cada clase de operación debe ser conducida; y
 - (2) otros procedimientos según los cuales cada tipo y tamaño de aeronave debe ser operada.

119.030 Utilización del nombre comercial

- (a) Un explotador bajo este reglamento, no podrá operar una aeronave según el LAR 121 o 135 utilizando un nombre comercial distinto al nombre comercial que consta en sus OpSpecs.
- (b) Un explotador no realizará operaciones LAR 121 o LAR 135, a menos que su nombre comercial sea exhibido en forma legible en la aeronave y pueda ser visible y claramente leído en tierra. La manera de exhibir el nombre comercial en la aeronave

ve y su legibilidad deben ser aceptables
para la AAC.

Capítulo B: Requisitos para las operaciones regulares y no regulares LAR 121 y 135

119.105 Requisitos de Certificación

Todo ~~explotador que realice~~ solicitante de un AOC y todo explotador que se encuentra conduciendo operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva por remuneración o arrendamiento con aviones o helicópteros debe cumplir con los requisitos de certificación y de las OpsSpecs del Capítulo C de este reglamento.

119.110 Operaciones con aviones que deben realizarse en cumplimiento con los requisitos del LAR 121

(a) Las siguientes clases de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o de carga exclusiva por remuneración o arrendamiento con aviones, serán realizadas en cumplimiento con los requisitos del LAR 121, debiendo ser emitidas las OpSpecs, de acuerdo con tales requisitos:

(1) *Operaciones regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo realizadas con los siguientes aviones:*

- (i) turborreactores;
- (ii) turbohélices y alternativos con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o
- (iii) turbohélices y alternativos con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg.

Nota.- Para los propósitos de las operaciones regulares domésticas e internacionales según el LAR 121, aviones turborreactores significa: aviones con una configuración de asientos de pasajeros de 1 o más asientos, excluyendo los asientos de la tripulación.

(2) *Operaciones no regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo, o carga exclusiva realizadas con aviones turborreactores, turbohélices y alternativos que tengan:*

- (i) una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyen-

do los asientos de la tripulación; o

(ii) una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg; o

(iii) una capacidad de carga de pago superior a 3 400 kg, involucrados en operaciones de carga exclusiva.

119.115 Operaciones con aviones que deben realizarse en cumplimiento con los requisitos del LAR 135

(a) Las siguientes clases de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva por remuneración o arrendamiento con aviones, serán realizadas en cumplimiento con los requisitos del LAR 135, debiendo ser emitidas las OpSpecs, de acuerdo con tales requisitos:

(1) *Operaciones regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo realizadas con aviones turbohélices y alternativos que tengan:*

- (i) una configuración de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; o
- (ii) una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menos.

(2) *Operaciones no regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo, o carga exclusiva realizadas con aviones turborreactores, turbohélices y alternativos que tengan:*

- (i) una configuración de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; o
- (ii) una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menos; o
- (iii) una capacidad de carga de pago de 3 400 kg o menos, involucrados en operaciones de carga exclusiva.

119.120 Operaciones con helicópteros que deben realizarse en cumplimiento con los requisitos del LAR 135

(a) Las siguientes clases de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros,

carga y correo por remuneración o arrendamiento con helicópteros, serán realizadas en cumplimiento con los requisitos del LAR 135, debiendo ser emitidas las OpSpecs, de acuerdo con tales requisitos:

- (1) *Operaciones regulares*; y
- (2) *Operaciones no regulares*.

Capítulo C: Certificación, especificaciones para las operaciones y requisitos para el personal directivo de los explotadores LAR 121 y 135

119.205 Aplicación

- (a) Este capítulo establece:
- (1) los requisitos de certificación,
 - (2) el contenido de las OpSpecs; y
 - (3) los requisitos del personal directivo de los explotadores que operan según los LAR 121 y 135.

119.210 Requisitos generales

- (a) Para que un solicitante pueda conducir operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o de carga exclusiva según el LAR 121 o 135, deberá:
- (1) poseer un permiso o concesión de operación otorgada por la autoridad competente.
 - (2) obtener un AOC; y
 - (3) obtener las OpSpecs que prescriban las autorizaciones, condiciones, limitaciones y procedimientos según los cuales cada clase de operación debe ser conducida.

119.215 Pruebas de demostración

- (a) Para que la AAC pueda emitir un AOC de acuerdo con lo establecido en este reglamento y/o autorizar una nueva clase de operación en las OpSpecs de acuerdo con las secciones respectivas del LAR 121 o 135:
- (1) un solicitante deberá realizar pruebas de demostración durante el proceso de solicitud;
 - (2) las pruebas de demostración serán realizadas de una manera aceptable para la AAC y bajo los requisitos operacionales y de mantenimiento aplicables del LAR 121 o 135; y
 - (3) la AAC emitirá al solicitante una carta de autorización (LOA), en la que establecerá las autorizaciones para realizar las pruebas de demostración.

119.220 Requisitos de solicitud de un AOC: Todos los explotadores

- (a) Una persona que solicite un AOC bajo este reglamento, deberá presentar la solicitud formal:
- (1) de acuerdo con la forma y manera prescrita por la AAC; y
 - (2) conteniendo toda la información que requiera esa autoridad.
- (b) Cada solicitante deberá presentar la solicitud formal a la AAC, por lo menos ciento ochenta (180) días antes de la fecha propuesta de inicio de las operaciones.

119.225 Requisitos financieros, económicos y jurídicos

- (a) Cada solicitante de un AOC ~~emitido según este reglamento~~, debe demostrar a la AAC que cumple con los requisitos financieros, económicos y jurídicos, cuya información asegure el inicio y continuidad de las operaciones.
- (b) El incumplimiento de lo especificado en el Párrafo (a) de esta sección será motivo para suspender el proceso de certificación.

119.230 Contenido de un AOC

- (a) En el AOC, expedido por el Estado del explotador, se incluirá por lo menos lo siguiente:
- (1) el nombre del Estado del explotador y de la AAC que emite el AOC;
 - (2) el número y la fecha de expiración del AOC;
 - (3) el nombre del explotador, nombre comercial y dirección de su sede principal administrativa;
 - (4) los datos del centro principal de operaciones designado por el explotador, donde pueda ser contactada la gerencia sin retrasos indebidos;
 - (5) la fecha de emisión, el nombre, la firma y el cargo del representante de la AAC; y
 - (6) la descripción de los tipos de operaciones autorizados según el permiso o concesión de operación.

119.235 Emisión o renovación de un AOC

- (a) Un AOC podrá ser emitido de manera indefinida o renovado por la AAC, si después de proceder con las verificaciones necesarias, se constata que el solicitante:
- (1) cumple con todos los requisitos de este reglamento;
 - (2) ha obtenido el permiso o concesión de operación respectiva;
 - (3) dispone de equipos, instalaciones y personal adecuados para realizar operaciones seguras de transporte aéreo comercial y el mantenimiento de sus aviones, de acuerdo con las disposiciones del LAR 121 o 135 y de las OpSpecs emitidas bajo estos reglamentos;
 - (4) cuenta con:
 - (i) una organización adecuada;
 - (ii) un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo;
 - (iii) un programa de instrucción; y
 - (iv) arreglos de servicios de escala y de mantenimiento acordes con la naturaleza y la amplitud de las operaciones especificadas;
 - (5) dispone de por lo menos una o más aeronaves, ya sea en propiedad o en cualquier régimen de arrendamiento; y
 - (6) ha contratado seguros que cubran su responsabilidad en los casos de accidente, en particular con respecto a los pasajeros, el equipaje, la carga, el correo y terceros.

119.240 Denegación de un AOC

- (a) Un AOC será denegado si la AAC constata que el solicitante:
- (1) no cumple con los requisitos de este reglamento y de los LAR aplicables.
 - (2) no ha obtenido el permiso o concesión de operación respectiva.
 - (3) no dispone de equipos, instalaciones y personal adecuados para realizar

operaciones de transporte aéreo comercial de manera segura.

- (4) el mantenimiento de sus aeronaves no está de acuerdo con las disposiciones de los LAR 121 ó 135.
- (5) no cuenta con una organización adecuada, ni con un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo.
- (6) no dispone de por lo menos una aeronave.
- (7) no ha contratado seguros que cubran su responsabilidad en los casos de accidente y en particular con respecto a los pasajeros, el equipaje, la carga, el correo y terceros.

119.245 Validez de un AOC

La validez de un AOC está sujeta al cumplimiento permanente de los requisitos establecidos en esta LAR, en los reglamentos aplicables y en todo texto obligatorio que la AAC pueda exigir.

119.250 Enmienda de un AOC

- (a) La AAC puede enmendar el contenido del AOC si:
- (1) determina que la seguridad de las operaciones y el interés de los usuarios, requieren tal modificación; o
 - (2) a solicitud del explotador, determina que la seguridad de las operaciones y el interés de los usuarios no se ven afectados negativamente por la modificación planteada.
- (b) Una solicitud de enmienda del AOC por parte de un explotador debe presentarse, en la forma y manera prescrita por la AAC.
- (c) Un explotador puede solicitar una reconsideración de la decisión tomada por la AAC respecto a la enmienda de su AOC, mediante una solicitud de reconsideración dirigida al Director de aviación civil (DAC) y dentro de los 30 días después de que el explotador recibe la notificación.

119.255 Suspensión o revocación de un AOC

(a) La AAC puede suspender o revocar un AOC, si luego de realizar las verificaciones debidas y por razones justificadas se demuestra que el titular del certificado:

- (1) no satisface el continuo cumplimiento de los requisitos de este reglamento, del LAR 121 o 135 y de todo texto obligatorio que la AAC pueda exigir; o
- (2) no mantiene los niveles exigidos para la certificación o las condiciones especificadas en el AOC o en las OpSpecs respectivas.

119.260 Obligación del titular del certificado para mantener las especificaciones para las operaciones

(a) Para llevar a cabo sus operaciones, el explotador debe:

- (1) mantener un juego completo y separado de sus OpSpecs en la base principal de operaciones y en sus ~~estaciones~~ bases auxiliares;
- (2) insertar las partes pertinentes de sus OpSpecs en su manual de operaciones;
- (3) identificar cada párrafo incluido en el manual de operaciones como parte de sus OpSpecs;
- (4) declarar que el cumplimiento de cada requisito de las OpSpecs es obligatorio;
- (5) mantener informados a sus empleados sobre las OpSpecs que se aplican a sus deberes y responsabilidades; y
- (6) llevar a bordo de sus aviones una copia de las OpSpecs con una traducción al idioma inglés.

119.265 Sede principal de negocios (administrativa), base principal de operaciones, base principal de mantenimiento y cambio de dirección

(a) El explotador mantendrá una sede principal de negocios (administrativa), una base principal de operaciones y una base principal de mantenimiento que pueden estar localizadas en la misma ubicación o en sitios separados.

(b) Por lo menos con 30 días antes de la solicitud para establecer o cambiar la ubicación de su sede principal de negocios (administrativa), de su base principal de operaciones y de su base principal de mantenimiento, el explotador proveerá a la AAC, una notificación escrita de sus intenciones.

119.270 Contenido de las especificaciones para las operaciones

(a) Las OpSpecs emitidas de acuerdo con este capítulo serán aprobadas por la AAC.

(b) El contenido exacto de las diferentes partes de las OpSpecs variará según la naturaleza y la amplitud de las operaciones especificadas, sin embargo, en términos generales, cada parte de las OpSpecs deberá contener como mínimo las siguientes partes y párrafos:

(1) Parte A – Generalidades.-

- (i) emisión y aplicabilidad;
- (ii) definiciones y abreviaturas;
- (iii) autorización de aeronaves, especificando los tipos de aeronaves, marcas de matrícula y números de serie de cada aeronave autorizada para su uso;
- (iv) resumen de autorizaciones especiales y limitaciones;
- (v) exenciones y desviaciones autorizadas;
- (vi) personal de gestión;
- (vii) otras personas de gestión: agente de servicio y personas designadas para solicitar o recibir las OpSpecs;
- (viii) el sistema autorizado para realizar el control operacional;
- (ix) información aeronáutica de aeródromos;
- (x) información sobre meteorología aeronáutica;
- (xi) programa aprobado de equipaje de mano;

- (xii) autorización inicial para las operaciones IFR en ruta dentro del espacio aéreo controlado.
 - (xiii) programa aprobado de asignación de pasajeros en asientos próximos a salidas de emergencia;
 - (xiv) programa aprobado de deshielo y antihielo para aeronaves en tierra;
 - (xv) sistemas de registros basados en computadora;
 - (xvi) autorización de operaciones no regulares para explotadores que conducen operaciones regulares de transporte aéreo comercial doméstico e internacional;
 - (xvii) comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC);
 - (xviii) notificación de directivas de aeronavegabilidad de emergencia (ADs);
- (2) Parte B – Limitaciones y autorizaciones en ruta.-
- (i) áreas de operación en ruta;
 - (ii) limitaciones y disposiciones en ruta;
 - (iii) navegación Clase I utilizando sistemas RNAV;
 - (iv) navegación Clase I en el espacio aéreo de control positivo utilizando LRNS;
 - (v) navegación Clase II utilizando sistemas múltiples para la navegación de largo alcance;
 - (vi) operaciones dentro del espacio aéreo del Atlántico Septentrional (NAT) con especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS);
 - (vii) vuelos a grandes distancias de aviones con dos grupos motores de turbina (ETOPS);
 - (viii) reservas especiales de combustible para operaciones internacionales;
- (ix) redespacho planificado en vuelo o re-liberación en ruta;
 - (x) operaciones con separación vertical mínima reducida (RVSM);
 - (xi) áreas autorizadas para operaciones en ruta, limitaciones y procedimientos.
 - (xii) Navegación Clase II utilizando un solo LRNS (S-LRNS).
- (3) Parte C – Procedimientos instrumentales en área terminal, autorizaciones y limitaciones de aeródromo.
- (i) calificación de aeródromos especiales para PIC y SIC;
 - (ii) procedimientos instrumentales para áreas terminales;
 - (iii) autorizaciones para operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos;
 - (iv) procedimientos de aproximación en línea recta de Categoría I (CAT I) diferentes a ILS, MLS o GPS y mínimos de aterrizaje IFR para todos los aeródromos;
 - (v) limitaciones especiales y disposiciones para procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos de aterrizaje IFR;
 - (vi) mínimos meteorológicos IFR para aeródromos de alternativa;
 - (vii) mínimos de despegue IFR, todos los aeródromos;
 - (viii) operaciones de Categoría II (CAT II);
 - (ix) operaciones de Categoría III (CAT III);
 - (x) operaciones de aproximación instrumental utilizando un sistema de navegación de área (RNAV);
 - (xi) operaciones de aviones en rodaje con potencia inversa;
 - (xii) operaciones de despegue de aviones turboreactores en condiciones de viento de cola;

- (xiii) autorizaciones, disposiciones y limitaciones para aeródromos especiales;
 - (xiv) aeródromos autorizados para operaciones regulares;
 - (xv) operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión CAT I y mínimos de aterrizaje IFR para todos los aeródromos;
 - (xvi) mínimos de aterrizaje IFR CAT I para aproximaciones en circuito;
 - (xvii) mínimos de aterrizaje IFR CAT I para aproximaciones por contacto;
 - (xviii) mínimos de despegue IFR más bajos que los estándar, todos los aeródromos.
- (4) Parte D – Mantenimiento.
- (i) generalidades;
 - (ii) límites de tiempo de comprobación, inspección y revisión;
 - (iii) autorización del programa de confiabilidad;
 - (iv) autorización de la progresión a corto plazo;
 - (v) autorización de acuerdos contractuales de mantenimiento;
 - (vi) autorización del programa de mantenimiento de aviones propios;
 - (vii) autorización del programa de mantenimiento de aviones arrendados;
 - (viii) autorización de acuerdos de depósitos de partes;
 - (ix) autorización de prorrateo de tiempo;
 - (x) autorización de petición de componentes en préstamo; y
 - (xi) autorización para la continuación de vuelos de entrega.
- (5) Parte E – Masa y centrado
- (i) procedimientos de masa y centrado (peso y balance). Este párrafo de las OpSpecs proporciona autorizaciones que implican valores de masa normalizados y los procedimientos requeridos para el control de la masa y centrado de las aeronaves para garantizar que éstas se carguen dentro de las limitaciones de masa bruta y centro de gravedad.
- (6) Parte F – Operaciones de intercambio de aeronaves.
- (i) arreglos de intercambio de aeronaves que incluyan los siguientes datos:
 - (A) condiciones en que se autoriza el intercambio de aeronaves entre el explotador y otros explotadores;
 - (B) tipos de equipos que se utilizan;
 - (C) tripulaciones empleadas;
 - (D) rutas y aeródromos que se usan;
 - (E) manual de operaciones y el manual de operación de las aeronaves que han de emplearse (es decir, cuales manuales de los explotadores); y
 - (F) mínimos de utilización de aeródromos aplicables.
- (7) Parte G – Operaciones de arrendamiento de aeronaves.
- (i) arrendamiento de aeronaves con tripulación que incluya los siguientes datos:
 - (A) partes del acuerdo;
 - (B) duración;
 - (C) tipo de arrendamiento (con o sin tripulación);
 - (D) quién ejerce el control operacional;
 - (E) rutas;
 - (F) zonas de operación;
 - (G) aeródromos previstos;

- (H) tipo y número de matrícula de los aviones;
 - (I) quién se encarga del mantenimiento; y
 - (J) aprobación de la AAC.
- (8) Parte H – Procedimientos instrumentales en áreas terminales para helicópteros, limitaciones y autorizaciones de aeródromo.
- (i) Procedimientos instrumentales en áreas terminales;
 - (ii) Autorizaciones de procedimientos de aproximación instrumental básicos – todos los aeródromos;
 - (iii) Mínimos de aterrizaje IFR que no sean aproximaciones Categoría II y III – Todos los aeródromos;
 - (iv) Áreas de descenso en ruta para helicópteros;
 - (v) Mínimos de despegue IFR, Operación de helicópteros – Todos los aeródromos;
 - (vi) Operaciones de aproximación y aterrizaje instrumental Categoría II (CAT II).
 - (vii) Operaciones de aproximación y aterrizaje instrumental Categoría III (CAT III);
 - (viii) Sistemas de guía de control de vuelo para operaciones de aterrizaje automático que no sean Categoría II y III;
 - (ix) Sistema certificado de guía de control de vuelo conducido manualmente para operaciones de aterrizaje que no sean Categoría II y III;
 - (x) Operaciones de aproximación instrumental utilizando un sistema de navegación de área;
 - (xi) Operaciones IFR en área terminal especial – Autorizaciones, limitaciones y disposiciones;
- (xii) Autorizaciones de aeródromos especiales, disposiciones y limitaciones; y
 - (xiii) Aeródromos autorizados para operaciones regulares.
- 119.275 Enmienda de las especificaciones para las operaciones**
- (a) La AAC puede enmendar el contenido de las OpSpecs si:
- (1) determina que la seguridad de las operaciones y el interés de los usuarios, requieren tal modificación; o
 - (2) a solicitud del explotador, determina que la seguridad de las operaciones y el interés de los usuarios no se ven afectados negativamente por la modificación planteada.
- 119.280 Procedimiento de enmienda de las OpSpecs iniciada por la AAC**
- (a) El siguiente procedimiento será seguido para la enmienda de las OpSpecs iniciada por la AAC:
- (1) la AAC notifica al explotador por escrito sobre la enmienda propuesta.
 - (2) la AAC establece un plazo no menor a 7 días, dentro del cual el explotador puede presentar por escrito los argumentos que rechazan la enmienda.
 - (3) después de considerar los argumentos presentados, la AAC notifica al explotador de:
 - (i) la adopción de la enmienda propuesta;
 - (ii) la adopción parcial de la enmienda propuesta; o
 - (iii) el retiro total de la propuesta de enmienda.
 - (4) Cuando la AAC emite una enmienda a las OpSpecs, ésta entrará en vigor a los 30 días después de que el explotador ha sido notificado, a menos que:
 - (i) existe una emergencia o urgencia que requiere una acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo comercial; o

- (ii) el explotador presenta una petición de reconsideración según la Sección 119.290 de este capítulo.
- (b) Cuando la AAC determina que existe una emergencia relacionada con la seguridad del transporte aéreo comercial que requiere una acción inmediata o que hace que los procedimientos establecidos en esta sección sean impracticables o contrarios al interés público:
 - (1) la AAC enmendará las OpSpecs y hará efectiva la enmienda, en el día en que el explotador recibe tal notificación.
 - (2) en la notificación al explotador, la AAC expondrá las razones por las cuales considera que existe una emergencia relacionada con la seguridad del transporte aéreo comercial que requiere una acción inmediata, o que hace que una solicitud de enmienda sea impracticable o contraria al interés público, deteniendo de esta manera la entrada en vigor de dicha enmienda.

119.285 Procedimiento de enmienda de las OpSpecs solicitada por el explotador

- (a) El siguiente procedimiento será seguido para la enmienda a las OpSpecs solicitada por el explotador:
 - (1) el explotador presentará a la AAC una solicitud de enmienda de sus OpSpecs:
 - (i) por lo menos 90 días antes de la fecha propuesta por el solicitante para que la enmienda entre en vigor, en los siguientes casos: fusión, necesidad de pruebas de demostración, cambios en las clases de operación, reanudación de las operaciones después de suspensión de actividades como resultado de acciones de bancarrota; o, por la incorporación inicial de aeronaves que no han sido probadas previamente en el transporte aéreo comercial; y
 - (ii) por lo menos, 30 días antes en los casos no considerados en el pá-

rrafo anterior.

- (2) la solicitud debe ser presentada a la AAC en la forma y manera prescrita por esta.
- (3) después de analizar los argumentos presentados, la AAC notificará al explotador:
 - (i) que la enmienda solicitada será adoptada; o
 - (ii) que la enmienda solicitada será parcialmente adoptada; o
 - (iii) la denegación de la solicitud de la enmienda. El explotador puede presentar una petición de reconsideración de la negación de la solicitud de la enmienda, según la Sección 119.290 de este capítulo.
- (4) si la AAC aprueba la enmienda, dicha enmienda entrará en vigor en la fecha de aprobación, una vez que se ha coordinado con el explotador su implementación.

119.290 Solicitud de reconsideración de enmienda de las OpSpecs

- (a) El siguiente procedimiento será seguido para solicitar una reconsideración de enmienda de las OpSpecs realizada por la AAC:
 - (1) el explotador debe solicitar la reconsideración dentro de los 30 días de la fecha en que recibe la notificación que deniega la enmienda de sus OpSpecs; o, de la fecha en que recibe una notificación de enmienda iniciada por la AAC, en cualquier circunstancia que aplique.
 - (2) el explotador debe dirigir su petición a la AAC.
 - (3) una petición de reconsideración presentada por el explotador dentro de los 30 días de la fecha de notificación, suspende la entrada en vigor de cualquier enmienda emitida por la AAC, a menos que determine la existencia de una emergencia o urgencia que requiere acción inmediata para la seguridad del transporte aéreo comercial.
 - (4) Si la petición de reconsideración no

es presentada dentro de 30 días, se debe aplicar los procedimientos de la Sección 119.285 de este capítulo.

119.295 Arrendamiento de aeronaves con tripulación

- (a) Antes de realizar cualquier operación que involucre un arrendamiento de aeronaves con tripulación, el explotador proporcionará a la AAC una copia del contrato de arrendamiento a ser ejecutado, bajo el cual podrá arrendar una aeronave a cualquier explotador que realiza operaciones de transporte aéreo comercial bajo este capítulo, incluyendo explotadores extranjeros o a cualquier otro explotador comprometido en transporte aéreo comercial fuera de su Estado.
- (b) Al recibir la copia del contrato de arrendamiento con tripulación, la AAC determinará cual de las partes del contrato tiene el control operacional de la o las aeronaves y cual emite las enmiendas a las OpSpecs de cada parte del acuerdo, como sea necesario. El arrendador debe proveer la siguiente información que será incorporada dentro de las OpSpecs de ambas partes:
 - (1) los nombres de las partes del acuerdo y la duración del mismo;
 - (2) las marcas de nacionalidad y de matrícula de cada aeronave involucrada en el acuerdo;
 - (3) la clase o las clases de operaciones a realizar;
 - (4) los aeródromos o áreas de operación;
 - (5) una declaración especificando la parte considerada a tener el control operacional y los itinerarios, aeródromos o áreas sobre las cuales el control operacional será conducido;
 - (6) la fecha de vencimiento del acuerdo de arrendamiento; y
 - (7) cualquier otro ítem, condición o limitación que la AAC determine necesario.
- (c) Al hacer la determinación de los requisitos del Párrafo (b) de esta sección, la AAC considerará lo siguiente:

- (1) inicio de los vuelos y culminación de los mismos;
- (2) tripulantes e instrucción;
- (3) aeronavegabilidad y ejecución del mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves de acuerdo al programa de mantenimiento;
- (4) despacho;
- (5) operaciones de servicio de escala de la aeronave;
- (6) programación de los vuelos; y
- (7) cualquier otro factor que la AAC considere relevante.

119.300 Arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera, sin tripulación

- (a) Un explotador podrá arrendar una aeronave con matrícula extranjera sin tripulación para el transporte aéreo comercial en la forma y manera prescrita por la AAC.
- (b) Un explotador podrá ser autorizado a operar una aeronave con matrícula extranjera siempre que:
 - (1) exista un acuerdo vigente entre el Estado del explotador y el Estado de matrícula; y la aeronave sea operada por el explotador, aplicando los reglamentos de operaciones del Estado del explotador;
 - (2) exista un acuerdo vigente entre el Estado del explotador y el Estado de matrícula que:
 - (i) durante la operación de la aeronave por parte del explotador, se apliquen los reglamentos de aeronavegabilidad del Estado de matrícula; o
 - (ii) si el Estado de matrícula acuerda transferir parte o todas las responsabilidades de la aeronavegabilidad al Estado del explotador, de acuerdo con el Artículo 83 bis del Convenio de Chicago, serán aplicables los reglamentos de aeronavegabilidad del Estado del explotador en todo lo convenido por el Estado de matrícula; y

- (3) el acuerdo determine que la AAC tendrá libre e ininterrumpido acceso a la aeronave en cualquier momento y lugar.
- (c) Un explotador podrá ser autorizado a operar una aeronave con matrícula extranjera, si demuestra a la AAC:
- (1) la forma como aplicará y cumplirá la reglamentación del Estado de matrícula.
 - (2) que el contrato de arrendamiento entre las partes con todos los deberes y derechos establece:
 - (i) el control operacional de la aeronave;
 - (ii) el control de mantenimiento de la aeronave; y
 - (iii) el control de la tripulación.
 - (d) La AAC determinará, de acuerdo a lo estipulado en los Párrafos (b) y (c) de esta sección, cual de las partes del convenio tendrá el control operacional de la aeronave y qué enmiendas deberán ser incorporadas a las OpSpecs. El arrendador deberá proveer la siguiente información para ser incorporada en las OpSpecs:
 - (1) los nombres de las partes involucradas en el acuerdo o contrato, según corresponda y su duración;
 - (2) la nacionalidad y marcas de registro de cada aeronave que consta en el acuerdo o contrato de arrendamiento;
 - (3) la clase de operación (p. ej., regular, no regular, doméstica, internacional);
 - (4) los aeródromos o áreas de operación; y
 - (5) una declaración acerca de cuál de las partes contratantes tiene el control operacional y los plazos estipulados.
- los métodos de la seguridad operacional;
- (2) la tripulación de vuelo, y los despachadores de vuelo, reúnen los requisitos de equipamiento y entrenamientos que serán utilizados, y están familiarizados con los procedimientos de despacho y las comunicaciones de la o las aeronaves intercambiadas;
 - (3) el personal de mantenimiento, reúne los requisitos de equipamiento y entrenamientos que serán utilizados, y están familiarizados con los procedimientos de mantenimiento de la o las aeronaves intercambiadas;
 - (4) la tripulación de vuelo, y los despachadores de vuelo, tienen las calificaciones adecuadas para las rutas y aeródromos a utilizar;
 - (5) la aeronave intercambiada será en lo esencial similar a las aeronaves que posea el solicitante o titular de un AOC, con el que se realizará el contrato de intercambio;
 - (6) la configuración de instrumentos y controles de vuelo críticos para la seguridad operacional, deberán esencialmente ser similares; a menos que la AAC determine que el solicitante o titular de AOC, tiene un adecuado programa de instrucción para asegurar que ningún peligro sobrepasará los conocimientos de la tripulación en la familiarización;
- (b) Cada solicitante o titular de un AOC, que realice un contrato de intercambio de aeronaves; deberá incluir en sus OpSpecs, y en sus manuales, todos los deberes y derechos de las partes contratantes;
- (c) El solicitante o titular de un AOC, deberá cumplir con todas las reglamentaciones del Estado de matrícula de la o las aeronaves incorporadas en el contrato de intercambio.

119.305 Intercambio de aeronaves

- (a) Antes de realizar operaciones bajo un contrato de intercambio de aeronaves, cada titular o solicitante de un AOC, deberá demostrar a la AAC lo siguiente:

- (1) los procedimientos para la operación de intercambio, están conformes con

119.310 Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

- (a) No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago,

1944), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener su oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.

- (b) La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo de la OACI y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados.
- (c) Cada Estado implementará el Artículo 83 bis según su legislación vigente.

119.315 Obtención de una autorización de desviación para realizar una operación de emergencia

- (a) En condiciones de emergencia, la AAC puede autorizar desviaciones si:
 - (1) las condiciones mencionadas necesitan el transporte de personas o suministros para la protección de vidas o propiedades; y
 - (2) la AAC considera que la desviación es necesaria para la conducción expedita de las operaciones.
- (b) Cuando la AAC autoriza desviaciones para operaciones según las condiciones de emergencia:
 - (1) la AAC emitirá una enmienda apropiada a las OpSpecs del explotador; o
 - (2) si la naturaleza de la emergencia no permite el tiempo necesario para la emisión de la enmienda de las OpSpecs:

- (i) la AAC puede autorizar la desviación verbalmente; y
- (ii) el explotador deberá informar por escrito, describiendo la naturaleza de la emergencia o urgencia dentro de las 48 horas después de haber completado la operación.

119.320 Autoridad para auditar e inspeccionar

- (a) La AAC puede, en cualquier momento o lugar, realizar auditorias e inspecciones a los explotadores, para determinar el fiel cumplimiento de las disposiciones y reglamentos aplicables.
- (b) Para que la AAC pueda cumplir con las disposiciones del párrafo anterior, el explotador debe:
 - (1) permitir a los inspectores acreditados de la AAC acceso a sus oficinas, instalaciones y aeronaves;
 - (2) facilitar el acceso a las oficinas o instalaciones, de aquellos a quienes el explotador subcontrata servicios relacionados a las operaciones aéreas, mantenimiento u otros de carácter operacional;
 - (3) poner a disposición de la AAC, en su base principal de operaciones y estaciones:
 - (i) el AOC vigente y las OpSpecs;
 - (ii) los manuales de operaciones y de mantenimiento requeridos o sus volúmenes pertinentes;
 - (iii) todo registro, documento y reporte que deba conservar el explotador en virtud a los reglamentos vigentes; y
 - (iv) un listado que consigne la ubicación y cargos de cada uno de los responsables de todo registro, documento y reporte que deba conservar el explotador en virtud a los reglamentos vigentes.
 - (4) permitir el acceso libre e ininterrumpido de los inspectores acreditados por la AAC a la cabina de pilotaje o de pasajeros, en cualquiera de sus aviones, teniendo en cuenta que el piloto

- al mando del avión puede rehusar su acceso a la cabina de pilotaje si, en su opinión, por ello pudiera ponerse en riesgo la seguridad del vuelo.
- (c) El explotador debe reservar, para uso de los inspectores en cumplimiento de sus funciones, el asiento del observador en cada una de sus aeronaves, desde el cual puedan ser observadas y escuchadas con facilidad las acciones y comunicaciones de las tripulaciones de vuelo.
- (d) Tras recibir el informe de la auditoría o inspección, el explotador definirá y presentará a la AAC un Plan de Acción Correctiva (PAC) que indique la forma y fecha de cumplimiento de los hallazgos, dentro del plazo establecido por dicha autoridad.

119.325 Duración y devolución del AOC y de las OpSpecs

- (a) Un AOC, emitido según este reglamento, seguirá siendo válido o efectivo, a menos que:
- (1) el explotador lo devuelve a la AAC;
 - (2) expire su fecha de duración; o
 - (3) la AAC suspenda, revoque o de otra manera de por terminado el certificado.
- (b) Las OpSpecs emitidas bajo el LAR 121 o 135 continuarán siendo válidas o efectivas, salvo que:
- (1) la AAC suspenda, revoque o de otra manera de por terminado el AOC;
 - (2) las OpSpecs sean enmendadas como está previsto en las Secciones 119.275 a 119.290;
 - (3) el explotador no ha conducido una clase de operación dentro del tiempo especificado en la Sección 119.330 y omite los procedimientos de dicha sección después de reasumir esa clase de operación; y
 - (4) la AAC suspende o revoca las OpSpecs para una clase de operación.
- (c) El explotador devolverá el AOC y las OpSpecs a la AAC, dentro de 30 días después de terminar sus operaciones bajo el LAR 121 o 135.

119.330 Operación reciente-Continuidad de las operaciones autorizadas

- (a) Para que un explotador pueda ~~conducir~~ ~~mantener los privilegios de~~ una clase de operación autorizada en sus OpSpecs según el LAR 121 o 135, ~~debe haber conducido esa clase de operación dentro de~~ no deberá suspender sus operaciones más de:
- (1) 60 días para operaciones regulares; y
 - (2) 90 días para operaciones no regulares.
- (b) Si un explotador ~~no conduce~~ ~~deja de conducir~~ una clase de operación para la cual está autorizado por sus OpSpecs ~~dentro del número de días calendario más allá de los períodos máximos~~ especificados en el Párrafo (a) de esta sección, no podrá conducir esta clase de operación a menos que:

- (1) notifique a la AAC por lo menos 15 días calendario antes de reanudar esa clase de operación; y
- (2) esté disponible y accesible durante el período indicado en el párrafo anterior, en el evento que la AAC decida realizar una inspección completa para determinar si el explotador permanece adecuadamente equipado y está apto para conducir una operación segura.

119.335 Personal directivo requerido para operaciones conducidas según el LAR 121

- (a) Para la realización de sus operaciones, el explotador debe contar con personal calificado, que trabaje durante un número suficiente de horas que le permita cumplir todas las funciones de gestión de acuerdo con el tamaño y alcance del explotador y que preste servicio, en los siguientes puestos o sus equivalentes:
- (1) Directivo responsable ante la AAC;
 - (2) Director o gerente de operaciones;
 - (3) Director o gerente de mantenimiento;
 - (4) Gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS);
 - (5) Jefe de pilotos;

- (6) Jefe de instrucción; y
 - (7) Jefe de inspectores de mantenimiento.
- (b) La AAC puede aprobar posiciones distintas de las listadas en el Párrafo (a) de esta sección para una operación particular, si el explotador demuestra que puede realizar la operación con el más alto grado de seguridad operacional bajo la dirección de un número menor o de diferentes categorías de personal directivo debido a:
- (1) la clase de operación involucrada;
 - (2) el número y tipo de aeronaves utilizadas; y
 - (3) el área de operaciones.
- (c) Los títulos de las posiciones requeridas por el Párrafo (a) de esta sección o los títulos y posiciones equivalentes aprobadas según el Párrafo (b) de esta sección deben ser descritas en las OpSpecs del explotador.
- (d) Los individuos que sirven en las posiciones requeridas o aprobadas según los Párrafos (a) o (b) de esta sección, y cualesquier otros en posición de ejercer el control operacional conducido según el certificado de operación deben:
- (1) ser calificados a través de instrucción, experiencia y habilidades;
 - (2) de acuerdo al alcance de sus responsabilidades tener un completo entendimiento de las siguientes materias con respecto a las operaciones del explotador:
 - (i) estándares de seguridad operacional en aviación y prácticas de operación seguras;
 - (ii) LARs;
 - (iii) OpSpecs del explotador;
 - (iv) todos los requerimientos apropiados de mantenimiento y aeronavegabilidad de los LARs;
 - (v) el manual de operaciones requerido por el LAR 121; y
 - (3) ejecutar sus obligaciones atendiendo a los requisitos legales aplicables y manteniendo las operaciones dentro

del más alto grado de seguridad operacional posible.

- (e) Cada explotador debe:
- (1) establecer en las disposiciones de política general del manual de operaciones requerido por el LAR 121, los deberes, responsabilidades y la autoridad del personal listado en el Párrafo (a) de esta sección;
 - (2) listar en el manual de operaciones los nombres y las direcciones de negocio de los individuos asignados a esas posiciones; y
 - (3) notificar a la AAC, dentro de un plazo de 10 días, cualquier cambio en el personal o cualquier vacante en cualquier posición listada.

119.340 Calificaciones del personal directivo para operaciones conducidas según el LAR 121

- (a) Para servir como director o gerente de operaciones según la Sección 119.335 (a) de este reglamento, una persona debe:
- (1) poseer una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTLA);
 - (2) tener al menos 3 años de experiencia como gerente o como supervisor dentro de los últimos 6 años, en una posición en la que ejerció el control operacional sobre cualquier operación conducida con aviones grandes según el LAR 121 o, si el explotador utiliza aviones grandes y pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida, ya sea en aviones grandes o en aviones pequeños; y
 - (3) en el caso de una persona que llega a ser director o gerente de operaciones:
 - (i) por primera vez, tener por lo menos 3 años de experiencia dentro de los últimos 6 años como piloto al mando de un avión grande que haya operado según el LAR 121 si el explotador opera aviones grandes. Si el explotador utiliza aviones grandes y pequeños en su operación, la experiencia puede ser obtenida, ya sea, en avio-

- nes grandes o en aviones pequeños.
- (ii) con experiencia previa en la función, tener al menos 3 años de experiencia como piloto al mando de aviones grandes operados según el LAR 121 si el explotador opera aviones grandes. Si el explotador utiliza aviones grandes y pequeños en su operación, la experiencia puede ser obtenida, ya sea en aviones grandes o en aviones pequeños.
- (b) Para servir como jefe de pilotos según la Sección 119.335 (a), una persona debe poseer una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTLA) con las habilitaciones apropiadas para al menos uno de los aviones utilizados en la operación del explotador y:
- (1) en el caso de una persona sin experiencia previa como jefe de pilotos, tener por lo menos 3 años de experiencia, dentro de los últimos 6 años, como piloto al mando de aviones grandes operados según el LAR 121 si el explotador opera aviones grandes. Si el explotador utiliza aviones grandes y pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida, ya sea en aviones grandes o en aviones pequeños.
 - (2) en el caso de una persona que haya tenido experiencia previa como jefe de pilotos, tener por lo menos 3 años de experiencia como piloto al mando de un avión grande operado según el LAR 121 si el explotador opera aviones grandes. Si el explotador utiliza aviones grandes y pequeños en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida, ya sea en aviones grandes o en aviones pequeños.
- (c) Para servir como director o gerente de mantenimiento según la Sección 119.335 (a), una persona debe:
- (1) nivel académico:
 - (i) poseer título de ingeniero aeronáutico o una calificación equivalente con capacidad técnica aceptable para la AAC; o
- (ii) poseer una licencia de mecánico con habilitación en células y grupos motores.
- (2) experiencia:
- (i) para ingenieros aeronáuticos: tener una experiencia mínima de tres (3) años en puestos de responsabilidad relacionadas con el mantenimiento de aeronaves de más de 5 700 kg de masa certificada de despegue con un explotador de servicios aéreos o en una organización de mantenimiento aprobada.
 - (ii) para técnicos de mantenimiento: tener por lo menos cinco (5) años de experiencia en el mantenimiento de aviones de más de 5 700 kg de masa máxima certificada de despegue, con un explotador de servicios aéreos o en una organización de mantenimiento aprobada, de los cuales por lo menos tres (3) años ocupando un cargo de supervisión de mantenimiento.
- (3) conocimiento:
- (i) conocer las disposiciones aplicables de la reglamentación necesarias para la ejecución adecuada de sus obligaciones; y
 - (ii) conocer el contenido de las partes del MCM y OpSpecs del explotador.
- (d) Para servir como jefe de inspectores de mantenimiento según la Sección 119.335 (a), una persona debe:
- (1) nivel académico
 - (i) poseer una licencia de mecánico con habilitación en células y grupos motores, y haber mantenido estas habilitaciones por al menos tres (3) años;
 - (2) experiencia
 - (i) Tener por lo menos un (1) año de experiencia ocupando un cargo de supervisión de mantenimiento.
 - (ii) Tener por lo menos tres (3) años de experiencia en el mantenimiento

- to de aviones de más de 5 700 kg de masa máxima certificada de despegue, con un explotador de servicios aéreos o en una organización de mantenimiento aprobada.
- (3) conocimiento:
- (i) conocer las disposiciones aplicables de la reglamentación necesarias para la ejecución adecuada de sus obligaciones; y
 - (ii) conocer el contenido de las partes del MCM y OpSpecs del explotador.
- (e) Para desempeñarse como gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), según la Sección 119.335 (a), una persona debe:
- (1) poseer título de ingeniero aeronáutico o una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTLA) o una calificación equivalente con capacidad técnica aceptable para la AAC y cinco (5) años de haber ejercido responsabilidades relacionadas con control de calidad, aseguramiento o garantía de la calidad, gestión de la calidad o gestión de la seguridad operacional en el área de mantenimiento o de operaciones de un explotador certificado bajo esté reglamento;
 - (2) tener por lo menos tres (3) años de experiencia ocupando cargos de supervisión de mantenimiento o una posición de responsabilidad equivalente en el área de operaciones tales como: jefe de pilotos, jefe de flota, inspector designado del explotador, etc.);
 - (3) contar con una formación en el área de control de calidad o garantía de la calidad o gestión de la calidad o gestión de la seguridad operacional, con experiencia en la ejecución de auditorías; y
 - (4) conocer las partes pertinentes de los manuales del explotador y de sus OpSpecs.
- (f) El explotador puede solicitar una desviación para contratar a una persona que no satisface los requisitos de experiencia

apropiada de personal aeronáutico, experiencia de gestión o experiencia de supervisión requeridos por esta sección, si la AAC considera que la persona tiene experiencia equivalente y que puede efectivamente desempeñar las funciones asociadas con esa posición de acuerdo con los requisitos de este reglamento y con los procedimientos descritos en los manuales de explotador. El otorgamiento de la desviación según este párrafo puede ser concedida después de considerar el tamaño y el alcance de la operación y las calificaciones de la persona involucrada. La AAC puede en cualquier momento cancelar la autorización de desviación emitida bajo este párrafo.

119.345 Personal directivo requerido para operaciones conducidas según el LAR 135

- (a) Para la realización de sus operaciones, el explotador debe contar con suficiente personal calificado, que trabaje durante un número suficiente de horas que le permita cumplir todas las funciones de gestión de acuerdo con el tamaño y alcance del explotador y que preste servicio, en los siguientes puestos o sus equivalentes:
- (1) Directivo responsable ante la AAC;
 - (2) Director o gerente de operaciones;
 - (3) Jefe de pilotos;
 - (4) Director o gerente de mantenimiento; y
 - (5) Gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional;
- (b) La AAC puede aprobar posiciones distintas de las listadas en el Párrafo (a) de esta sección para una operación particular, si el explotador demuestra que puede realizar la operación con el más alto grado de seguridad operacional bajo la dirección de un número menor o de diferentes categorías de personal de gestión debido a:
- (1) la clase de operación involucrada;
 - (2) el número y tipo de aeronaves utilizadas; y
 - (3) el área de operaciones.

- (c) Los títulos de las posiciones requeridas por el Párrafo (a) de esta sección o los títulos y el número de posiciones equivalentes aprobadas según el Párrafo (b) de esta sección deben ser descritas en las OpSpecs del explotador.
- (d) Los individuos que sirven en las posiciones requeridas o aprobadas según los Párrafos (a) o (b) de esta sección, y cualesquier otros en posición de ejercer el control operacional conducido según el certificado de operación deben:
- (1) ser calificados a través de instrucción, experiencia y habilidades;
 - (2) de acuerdo al alcance de sus responsabilidades tener un completo entendimiento de las siguientes materias con respecto a las operaciones del explotador:
 - (i) estándares de seguridad en aviación y prácticas de operación seguras;
 - (ii) LARs;
 - (iii) OpSpecs del explotador;
 - (iv) todos los requerimientos apropiados de mantenimiento y aeronavegabilidad de los LAR;
 - (v) el manual de operaciones requerido por el LAR 135; y
 - (3) ejecutar sus obligaciones atendiendo a los requisitos legales aplicables y manteniendo las operaciones dentro del más alto grado de seguridad posible.
- (e) Cada explotador debe:
- (1) establecer en las disposiciones de política general del manual de operaciones requerido por el LAR 135, los deberes, responsabilidades y la autoridad del personal listado en el Párrafo (a) de esta sección;
 - (2) listar en el manual de operaciones los nombres y las direcciones de negocio de los individuos asignados a esas posiciones; y
 - (3) notificar a la AAC, dentro de un plazo de 10 días, cualquier cambio en el

personal o cualquier vacante en cualquier posición listada.

119.350 Calificaciones del personal directivo para operaciones conducidas según el LAR 135

- (a) Para servir como director o gerente de operaciones según la Sección 119.345 (a), de un explotador que conduce cualquier operación en la cual se requiere que el piloto al mando posea una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTLA) una persona debe:
- (1) poseer una licencia PTLA y una de las siguientes calificaciones:
 - (i) tener por lo menos 3 años de experiencia como director o supervisor en una posición en la cual ejerció control operacional sobre cualquier operación conducida según el LAR 121 o 135; o
 - (ii) en el caso de una persona que llega a ser director o gerente de operaciones:
 - (A) por primera vez, tener por lo menos 3 años de experiencia dentro de los últimos 6 años, como piloto al mando de una aeronave operada según el LAR 121 o 135.
 - (B) con experiencia previa en la función, tener por lo menos 3 años de experiencia como piloto al mando de aeronaves operadas según el LAR 121 o 135.
- (b) Para servir como director de operaciones según la Sección 119.345 (a) de un explotador que solamente conduce operaciones en las que se requiere que el piloto al mando posea una licencia de piloto comercial, la persona debe ser titular por lo menos de una licencia de piloto comercial. Si una habilitación instrumental es requerida para cualquier piloto al mando del explotador, el director de operaciones también debe ser titular de una habilitación de instrumentos. Además, el director de operaciones debe poseer las calificaciones prescritas en los Párrafos (a) (1) (i) y (a) (1) (ii) de esta sección.

- (c) Para servir como jefe de pilotos según la Sección 119.345 (a), de un explotador que conduce cualquier operación para la cual el piloto al mando debe poseer una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTLA), una persona debe poseer una licencia PTLA con las habilitaciones apropiadas y debe estar calificado para servir como piloto al mando en por lo menos una aeronave utilizada en la operación del explotador y poseer una de las calificaciones prescritas en los Párrafos (a) (1) (ii) (A) y (a) (1) (ii) (B) de esta sección.
- (d) Para servir como jefe de pilotos según la Sección 119.345 (a), de un explotador que solamente conduce operaciones en las que se requiere que el piloto al mando posea una licencia de piloto comercial, la persona debe mantener por lo menos una licencia de piloto comercial. Si una habilitación instrumental es requerida para cualquier piloto al mando del explotador, el jefe de pilotos debe también mantener una habilitación de instrumentos. El jefe de pilotos debe ser calificado para servir como piloto al mando en por lo menos una aeronave utilizada en la operación del explotador. Además, el jefe de pilotos debe poseer una de las calificaciones prescritas en los Párrafos (a) (1) (ii) (A) y (a) (1) (ii) (B) de esta sección.
- (e) Para servir como director o gerente de mantenimiento según la Sección 119.345 (a), una persona debe:
- (1) nivel académico:
 - (i) poseer título de ingeniero aeronáutico o una calificación equivalente con capacidad técnica aceptable para la AAC; o
 - (ii) poseer una licencia de mecánico con habilitación en células y grupos motores;
 - (2) experiencia:
 - (i) Para ingenieros aeronáuticos: tener una experiencia mínima de tres (3) años en puestos de responsabilidad relacionados con el mantenimiento de aviones de 5 700 kg o menos de masa máxima certificada de despegue, con un explotador de servicios aéreos o en una organización de mantenimiento aprobada.
- (ii) para técnicos de mantenimiento: tener por lo menos cinco (5) años de experiencia en el mantenimiento de aviones de 5 700 kg o menos de masa máxima certificada de despegue, con un explotador de servicios aéreos o en una organización de mantenimiento aprobada, de los cuales por lo menos 1 año ocupando un cargo de supervisión de mantenimiento.
- (3) conocimiento:
 - (i) conocer las disposiciones aplicables de la reglamentación necesarias para la ejecución adecuada de sus obligaciones; y
 - (ii) conocer el contenido de las partes del MCM y OpSpecs del explotador.
- (f) Para desempeñarse como gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), según la Sección 119.345 (a), una persona debe:
- (1) poseer título de ingeniero aeronáutico o una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTLA) o una calificación equivalente con capacidad técnica aceptable para la AAC y cinco (5) años de haber ejercido responsabilidades relacionadas con control de calidad, aseguramiento o garantía de la calidad, gestión de la calidad o gestión de la seguridad operacional en el área de mantenimiento o de operaciones de un explotador certificado bajo esté reglamento;
 - (2) tener por lo menos tres (3) años de experiencia ocupando cargos de supervisión de mantenimiento o una posición de responsabilidad equivalente en el área de operaciones tales como: jefe de pilotos, jefe de flota, inspector designado del explotador, etc.);
 - (3) contar con una formación en el área de control de calidad o garantía de la calidad o gestión de la calidad o gestión de la seguridad operacional, con

- experiencia en la ejecución de auditorías; y
- (4) conocer las partes pertinentes de los manuales del explotador y de sus OpSpecs.
- (g) El explotador puede solicitar una desviación para contratar a una persona que no satisface los requisitos de experiencia apropiada de personal aeronáutico, experiencia de gestión o experiencia de supervisión requeridas por esta sección, si la AAC considera que la persona tiene experiencia equivalente y que puede efectivamente desempeñar las funciones asociadas con esa posición de acuerdo con los requisitos de este reglamento y con los procedimientos descritos en los manuales del explotador. El otorgamiento de la desviación según este párrafo puede ser concedida después de considerar el tamaño y el alcance de la operación y las calificaciones de la persona involucrada. La AAC puede en cualquier momento, cancelar la autorización de desviación emitida bajo este párrafo.
