ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

TERCERA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE OPERACIONES
(Lima, Perú, 09 al 13 de junio de 2008)

TAREA RPEO - 3/15 – Incorporación de la Enmienda 32 del Anexo 6 Parte I en los LAR

Resumen

Esta tarea proporciona información al grupo de trabajo designado para que realice el análisis de la Enmienda 32 del Anexo 6 Parte I y proponga su incorporación en los LAR.

Referencias

- Nota de Estudio 08 de la RPEO/1.
- Informe de la RPEO/1.
- Propuesta del Reglamento LAR 119.
- Comunicación a los Estados No. AN 11/1.4.1-07/02 - Propuestas de enmienda del Anexo 6, Partes I y III, relativas a la supervisión de los explotadores extranjeros y las disposiciones que rigen el contenido y formato del AOC y sus autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas.
- Comunicación a los Estados No. AN 11/1.3.21-08/23 – Adopción de la Enmienda 32 del Anexo 6. Parte I.
- Instrucciones para el trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP.
- Manual para los redactores de los LAR.

Conformación del grupo de tarea

Relator: Sr. Abel Síntora
Expertos: Srs: Alvimar Lucena, Jorge Álvarez y Pedro Chung.

Fecha límite para entregar la tarea

El relator de esta tarea deberá entregar el resultado de la misma al Comité Técnico vía correo electrónico no más tarde del **16 de mayo de 2008.**

1. Antecedentes

1.1 El 32 de julio de 2007, mediante Comunicación No. AN 11/1.4.1-07/02, el Secretario General de la OACI envió a los Estados contratantes del Convenio de Chicago, las propuestas de enmienda del Anexo 6, Parte I y III, relativas a la supervisión de los **explotadores extranjeros** y las disposiciones que rigen el contenido y formato del AOC y sus autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas.

1.2 Sobre estas propuestas, el Secretario General mencionado, solicitó el envío de comentarios hasta el 12 de noviembre de 2007.

1.3 La enmienda señalada fue propuesta debido al creciente número de requisitos nuevos, que exigen que 1os explotadores de un Estado presenten a otros Estados información operacional detallada y, en algunos casos, obtengan de dichos Estados especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs).

1.4 Sobre este particular, los procedimientos correspondientes difieren en gran medida de un Estado a otro y requieren considerables recursos, tanto de las administraciones nacionales de aviación civil como de 1os explotadores. Tales requisitos constituyen un impedimento para la eficiencia y aumentan la complejidad de las operaciones de vuelo, 1os programas de instrucción y la documentación.

1.5 Al respecto, la OACI alienta a 1os Estados a autorizar las operaciones de un explotador de otro Estado, basándose en el AOC expedido por el Estado del explotador y en sus autorizaciones, condiciones y limitaciones, siempre que 1os requisitos para la obtenci6n del certificado sean, como mínimo, equivalentes a las normas pertinentes establecidas en el Anexo 6. Sobre este asunto, el Párrafo 4.2.1.3 del Anexo 6, Parte I prescribe lo siguiente:

- ✓ Los Estados contratantes reconocerán como válido un certificado de explotador de servicios aéreos expedido por otro Estado contratante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido el certificado sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en el Anexo 6 Parte I.

1.6 En las propuestas de enmienda enviadas a los Estados, también se oficializó el régimen de autorizaciones, condiciones y limitaciones, conocidas como "especificaciones relativas a las operaciones", correspondientes a1 AOC.

1.7 De acuerdo con la enmienda propuesta, la armonización del contenido y formato del AOC tiene por objetivo reducir las numerosas variantes que existen actualmente y que obstaculizan **la admisión y supervisión de 1os explotadores extranjeros**.

1.8 Los textos que se incluyeron en las propuestas de enmienda fueron:

- ✓ el formato y contenido del AOC;
- ✓ una lista de los elementos básicos que deberían incluirse en las especificaciones relativas a las operaciones;
- ✓ una plantilla que contiene 1os elementos más comunes de las especificaciones relativas a las operaciones y textos de orientaci6n sobre elementos adicionales; y
- ✓ la definición pertinente necesaria para respaldar las disposiciones antedichas.

1.9 Una vez que los Estados contratantes remitieron sus comentarios, el **3 de marzo de 2008**, en la segunda sesión de su 183° período de sesiones, **el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 32 del Anexo 6, Parte I**.

1.10 Al adoptar la **Enmienda 32**, el Consejo fijó el **20 de julio de 2008** como fecha en que surtirá efecto, salvo en lo que se refiere a aquellas partes de la misma respecto a las cuales la mayoría de los Estados contratantes hiciera constar su desaprobación antes de dicha fecha.

1.11 Además, el Consejo resolvió que la Enmienda 32, en la medida en que surta efecto, sea aplicable a partir del 20 de noviembre de 2008, con excepción de los **Párrafos 4.2.1.6 y 4.2.1.7** referentes al formato del certificado de explotador de servicios aéreos **(AOC)** y a las especificaciones relativas a las operaciones **(OpSpecs)** correspondientes al AOC, que serán aplicables a partir del **1 de enero de 2010**.

1.12 La Enmienda 32, en lo correspondiente al contenido y formato del AOC y especificaciones relativas a las operaciones, dimana de:

- ✓ la Secretaría del Consejo de la OACI, con la asistencia de un grupo de estudio *ad hoc* integrado por representantes estatales y de la industria para reforzar la supervisión y los requisitos de los **explotadores extranjeros** y armonizar el contenido y el formato del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC).

1.13 Por otro lado, durante el análisis de la NE/08 correspondiente a la RPEO/1, el Comité Técnico del SRVSOP recomendó al experto designado, la evaluación de las propuestas de enmienda mencionadas en los párrafos anteriores. Dicho experto, manifestó que las propuestas implicaban el otorgamiento de un documento específico para cada modelo de aeronave, siendo que sólo se podría incluir en una misma OpSpec modelos con las mismas limitaciones. Sobre este tema, el experto designado propuso ampliar el ámbito de la propuesta original del contenido de las OpSpecs. Finalmente, la RPEO/1, después de tratar el contenido de las especificaciones para las operaciones, convino en aceptar el texto original de esta sección, incorporando únicamente el Párrafo (c) de la propuesta de enmienda y añadiendo la Parte H con los requisitos correspondientes a helicópteros.

2. Definición del problema

2.1 En el análisis de la tarea, el grupo de trabajo deberá considerar que la mayoría de los Estados del SRVSOP emiten las OpSpecs de acuerdo con el modelo convenido en el LAR 119.

2.2 Después de dicho análisis, el grupo de trabajo deberá determinar la forma de enmendar el LAR 119 para estar en cumplimiento con la Enmienda 32 del Anexo 6 Parte I, en lo relativo al formato y contenido de las OPSPECS y tomando en cuenta que este nuevo formato debe incorporarse a partir del 1 de enero del 2010.

2.3 En lo atinente al contenido del AOC, estas disposiciones ya fueron incorporadas en el texto actual del LAR 119.

2.4 En la propuesta a ser desarrollada por el grupo de tarea, se deberá utilizar los siguientes criterios:

a) verificar que el texto cumple con las normas y métodos recomendados del Anexo 6 Parte I;

b) verificar que se observen los principios de lenguaje claro;

c) verificar si las propuestas de modificación están debidamente argumentadas para ser admitidas como una oportunidad de mejora;

d) garantizar la armonización mundial y regional; y

e) verificar que se cumplen las instrucciones del manual para los redactores de los LAR.

3. Actividades y resultado de la tarea

3.1 Para realizar esta tarea será necesaria la revisión del material de referencia mencionado en el resumen de este documento. De igual forma, podría ser necesario realizar consultas con el Comité Técnico sobre los reglamentos nacionales vigentes en los Estados miembros del SRVSOP.

3.2 El desarrollo de esta tarea deberá producir un primer borrador de la **Nota de Estudio 17 (RPEO/3-NE/17),** estableciéndose como fecha límite el **16 de mayo de 2008** y deberá contener los resultados de los estudios realizados y una propuesta concreta de la tarea asignada.

3.3 La propuesta formulada será revisada por el Comité Técnico y colocada en la página Web de la Oficina Regional, a partir del **19 de mayo** para el análisis y comentarios de los miembros del Panel de Expertos de Operaciones (PEO), previo la realización de la RPEO/3.

Adjuntos

- ✓ Adjunto A: LAR 119
- ✓ Adjunto B: Comunicación a los Estados No. AN 11/1.4.1-07/02 - Propuestas de enmienda del Anexo 6, Partes I y III, relativas a la supervisión de los explotadores extranjeros y las disposiciones que rigen el contenido y formato del AOC y sus autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas.
- ✓ Adjunto C: Appendix A and B – Replies and comments to State Letter AN 11/1.4.1-07/02.
- ✓ Adjunto D: Comunicación a los Estados No. AN 11/1.3.21-08/23 – Adopción de la Enmienda 32 del Anexo 6. Parte I.
- ✓ Adjunto E: NE/08-RPEO/1.
- ✓ Adjunto F: Informe RPEO/1.

- FIN -

Adjunto A

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos

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 cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue es superior a 5 700 kg.

(h) Avión pequeño.- Avión cuyo peso (masa) máximo certificado 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.

(l) Desviación.- Forma alterna de cumplir con los requerimientos de seguridad operacional prevista por las reglamentaciones, la cual debe ser autorizada por la AAC.

(m) Directivo responsable.- Directivo que tiene la autoridad corporativa para asegurar que todas las actividades de operaciones y de mantenimiento del explotador puedan ser financiadas y realizadas con el nivel de seguridad operacional requerido por la AAC y establecido en el SMS de la organización.

(n) Configuración de asientos para pasajeros.- Configuración aprobada de asientos para pasajeros, excluyendo cualquier asiento para la tripulación.

(o) Empresa de transporte aéreo.- Entidad jurídica que realiza operaciones de trans-

porte 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) Peso (masa) máximo certificado de despegue (MCTW).- Peso (masa) máximo 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) 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 un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5 700 kg.

Nota.- *Para los propósitos de esta definición aviones turborreactores 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 turborreactores, turbohélices y alternativos:

(i) con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o

(ii) con un peso (masa) máximo certificado 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 un peso (masa) máximo certificado 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 turborreactores, turbohélices y alternativos de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; o

(ii) aviones turborreactores, turbohélices y alternativos con un peso (masa) máximo certificado 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 (masa) máximo sin combustible.- Es el peso (masa) máximo permisible de una aeronave sin combustible o aceite utilizable. El peso (masa) máximo sin combustible puede ser encontrado, ya sea en la hoja de datos del certificado de tipo, en el manual de vuelo del avión o en ambos.

(ii) Peso (masa) vacío.- Significa el peso (masa) de la aeronave, motores, hélices, rotores y equipo fijo. El peso (masa) vacío excluye el peso (masa) de la tripulación y de carga de pago, pero incluye el peso (masa) 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 solicitante 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 un peso (masa) máximo certificado 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 en condiciones VFR diurnas;

(iii) el helicóptero utilizado está certificado en 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 regula-

res 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 de acuerdo con el LAR 121 o 135 en violación de su AOC o de sus OpSpecs emitidas según este reglamento.

119.025 Especificaciones para las operaciones

(a) Las OpSpecs de un explotador deben contener:

(1) las autorizaciones, condiciones, limitaciones y los procedimientos según los cuales cada clase de operación debe ser conducida; y

(2) otros procedimientos conforme a los cuales cada tipo y tamaño de aeronave debe ser operada.

119.030 Utilización del nombre comercial

(a) Un explotador según 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 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 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 con 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 un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5 700 kg.

(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, excluyendo los asientos de la tripulación; o

(ii) un peso (masa) máximo certificado 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 cumplimento 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) un peso (masa) máximo certificado 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) un peso (masa) máximo certificado 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 arren-

damiento 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 conforme a 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 según 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 según 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, 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 las autorizaciones, condiciones y limitaciones de las OpSpecs emitidas según 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;

(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 peformance 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 turborreactores 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 para la utilización de la MEL aprobada;

(v) autorización de la progresión a corto plazo;

(vi) autorización de acuerdos contractuales de mantenimiento;

(vii) autorización del programa de mantenimiento de aviones propios;

(viii) autorización del programa de mantenimiento de aviones arrendados;

(ix) autorización de acuerdos de depósitos de partes;

(x) autorización de prorrateo de tiempo;

(xi) autorización de petición de componentes en préstamo; y

(xii) autorización para la continuación de vuelos de entrega.

(5) Parte E – Peso y balance (masa y centrado)

(i) procedimientos de peso y balance (masa y centrado). Este párrafo de las OpSpecs proporciona autorizaciones que implican valores de peso (masa) normalizados y los procedimientos requeridos para el control del peso y balance (masa y centrado) de las aeronaves para garantizar que éstas se carguen dentro de las limitaciones de peso bruto (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 párrafo 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 pre-

sentada 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, según el cual podrá arrendar una aeronave a cualquier explotador que realiza operaciones de transporte aéreo comercial de acuerdo con este reglamento, 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 matricula 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 res-

ponsabilidades 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 matricula extranjera, si demuestra a la AAC:

(1) la forma como aplicará y cumplirá la reglamentación del Estado de matricula.

(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.

119.305 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.

119.310 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.

119.315 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 OpSpcs;

(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.

119.320 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 de acuerdo con 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 según el LAR 121 o 135.

119.325 Continuidad de las operaciones

(a) Para que un explotador pueda mantener los privilegios de una clase de operación autorizada en sus OpSpecs según el LAR 121 o 135, 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 deja de conducir una clase de operación para la cual está autorizado por sus OpSpecs 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.

119.330 Personal directivo requerido para operaciones conducidas según el LAR 121

(a) El explotador debe definir y controlar la competencia adecuada de su personal, la misma que será acorde al alcance y complejidad de sus operaciones.

(b) El explotador nombrará un directivo responsable que tendrá la autoridad necesaria para asegurar que todas las operaciones que ejecute la organización puedan financiarse y realizarse conforme a lo requerido en el LAR 121. El directivo responsable deberá:

(1) garantizar la disponibilidad de todos los recursos necesarios para llevar a cabo las operaciones;

(2) establecer y promover la política de seguridad operacional requerida por el Reglamento LAR 121;

(3) asegurar que todo el personal cumpla con los requisitos especificados en el LAR 121 y ser el contacto directo con la ACC; y

(4) demostrar ante la AAC un conocimiento básico de este reglamento y del LAR 121.

(c) El explotador debe nominar a una persona o grupo de personas con suficiente experiencia, competencia y calificación adecuada. Esta persona o grupo de personas se reportarán directamente al directivo responsable y entre sus responsabilidades se incluirá la de asegurar que la organización cumpla con los requisitos del LAR 121. La persona o grupos de personas nominadas y el directivo responsable deben ser aceptables para la AAC.

(d) El directivo responsable debe asegurar que para la realización de sus operaciones, el explotador cuenta con personal competente y 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;

(2) Director o responsable de operaciones;

(3) Director o responsable de mantenimiento;

(4) Gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS);

(5) Jefe de pilotos; y

(6) Jefe de instrucción; y

(e) La AAC puede aprobar posiciones distintas de las listadas en el Párrafo (d) de esta sección para una operación particular, si el explotador demuestra que puede rea-

lizar 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.

(f) Los títulos de las posiciones requeridas por el Párrafo (d) de esta sección o los títulos y posiciones equivalentes aprobadas según el Párrafo (e) de esta sección deben ser descritas en las OpSpecs del explotador.

(g) Las personas que sirven en las posiciones requeridas o aprobadas según los Párrafos (d) o (e) 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, aptitud 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 la 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.

(h) 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 (d) 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.

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

(a) Para servir como director o responsable de operaciones según la Sección 119.330 (d) de este reglamento, una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe:

(1) ser titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTLA);

(2) tener al menos 3 años de experiencia como director o responsable o 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 responsable 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 aviones 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 119.330 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe ser titular de 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 responsable de mantenimiento según la Sección 119.330 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe:

(1) poseer título de ingeniero aeronáutico o una calificación técnica equivalente; y

(2) tener una experiencia mínima de tres (3) años en puestos de responsabilidad relacionadas con el mantenimiento de aeronaves con un explotador de servicios aéreos o en una organización de mantenimiento aprobada.

(d) Para desempeñarse como gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), según la Sección 119.330 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe:

(1) poseer una calificación técnica en sistemas de gestión;

(2) experiencia en el área de mantenimiento o de operaciones de vuelo; y

(3) conocer las partes pertinentes de los manuales del explotador y de sus OpSpecs.

119.340 Personal directivo requerido para operaciones conducidas según el LAR 135

(a) El explotador debe definir y controlar la competencia adecuada de su personal, la misma que será acorde al alcance y complejidad de sus operaciones.

(b) El explotador nombrará un directivo responsable que tendrá la autoridad necesaria para asegurar que todas las operaciones que ejecute la organización puedan financiarse y realizarse conforme a lo requerido en el LAR 135. El directivo responsable deberá:

(1) garantizar la disponibilidad de todos los recursos necesarios para llevar a cabo las operaciones;

(2) establecer y promover la política de seguridad operacional requerida por el Reglamento LAR 135;

(3) asegurar que todo el personal cumpla con los requisitos especificados en el LAR 135 y ser el contacto directo con la ACC; y

(4) demostrar ante la AAC un conocimiento básico de este reglamento y del LAR 135.

(c) El explotador debe nominar a una persona o grupo de personas con suficiente ex-

periencia, competencia y calificación adecuada. Esta persona o grupo de personas se reportarán directamente al directivo responsable y entre sus responsabilidades se incluirá la de asegurar que la organización cumpla con los requisitos del LAR 135. La persona o grupos de personas nominadas y el directivo responsable deben ser aceptables para la AAC.

(d) El directivo responsable debe asegurar que para la realización de sus operaciones, el explotador cuenta con suficiente personal competente y 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;

(2) Director o responsable de operaciones;

(3) Jefe de pilotos;

(4) Director o responsable de mantenimiento; y

(5) Gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional;

(e) La AAC puede aprobar posiciones distintas de las listadas en el Párrafo (d) 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.

(f) Los títulos de las posiciones requeridas por el Párrafo (d) de esta sección o los títulos y el número de posiciones equivalentes aprobadas según el Párrafo (e) de esta sección deben ser descritas en las OpSpecs del explotador.

(g) Las personas que sirven en las posiciones requeridas o aprobadas según los Párrafos (d) o (e) de esta sección, y cualesquier otros en posición de ejercer el control operacional conducido según el certificado de operación deben:

(1) ser calificadas a través de instrucción, experiencia, aptitud 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 la 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.

(h) 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 (d) 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.

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

(a) Para servir como director o responsable de operaciones según la Sección 119.340 (d), 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 cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe:

(1) ser titular de una licencia PTLA y una de las siguientes calificaciones:

(i) tener por lo menos 3 años de experiencia como director o responsable 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 responsable 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 o responsable de operaciones según la Sección 119.340 (d) 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 cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además 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 o responsable de operaciones también debe ser titular de una habilitación de instrumentos. Además, el director o responsable 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 119.340 (a), de un explotador que conduce cualquier operación para la cual el piloto al mando debe ser titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTLA), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe ser titular de 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 119.340 (d), 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 cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además 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 responsable de mantenimiento según la Sección 119.340 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe:

(1) poseer título de ingeniero aeronáutico o una calificación técnica equivalente; o

(2) tener una experiencia mínima de tres (3) años en puestos de responsabilidad relacionados con el mantenimiento de aviones con un explotador de servicios aéreos o en una organización de mantenimiento aprobada.

(f) Para desempeñarse como gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), según la Sección 119.340 (d), una persona cumplirá

con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además debe:

(1) poseer una calificación técnica en sistemas de gestión;

(2) experiencia en el área de mantenimiento o de operaciones de vuelo; y

(3) conocer las partes pertinentes de los manuales del explotador y de sus OpSpecs.

International Civil Aviation Organization | Organisation de l'aviation civile internationale | Organización de Aviación Civil Internacional | Международная организация гражданской авиации | منظمة الطيران المدني الدولي | 国际民用航空组织

Tel.: +1 (514) 954-8219 interno 8152

Ref.: AN 11/1.4.1-07/02

31 de julio de 2007

Asunto: Propuestas de enmienda del Anexo 6, Partes I y III, relativas a la supervisión de los explotadores extranjeros y las disposiciones que rigen el contenido y formato del certificado de explotador de servicios aéreos y sus autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas. Solicitud de datos del Estado acerca de la dotación necesaria de personal para ejercer la supervisión de los explotadores extranjeros

Tramitación: Los comentarios sobre la propuesta deben llegar a Montreal el 12 de noviembre de 2007, a más tardar

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de comunicarle que la Comisión de Aeronavegación, en las sesiones quinta y novena de su 175° período de sesiones, del 3 y 31 de mayo de 2007, respectivamente, examinó las propuestas preparadas por la Secretaría para reforzar la supervisión y los requisitos de los explotadores extranjeros y armonizar el contenido y el formato del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) mediante una enmienda del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional — Aviones*, y Parte III — *Operaciones internacionales — Helicópteros*, y autorizó su envío a los Estados contratantes y a las organizaciones internacionales pertinentes para recabar sus comentarios.

2. La enmienda se propone debido al creciente número de requisitos nuevos, que exigen que los explotadores de un Estado presenten a otros Estados información operacional detallada y, en algunos casos, obtengan de dichos Estados especificaciones relativas a las operaciones. Los procedimientos correspondientes difieren en gran medida de un Estado a otro y requieren considerables recursos, tanto de las administraciones nacionales de aviación civil como de los explotadores. Tales requisitos constituyen un impedimento para la eficiencia y aumentan la complejidad de las operaciones de vuelo, los programas de instrucción y la documentación. Se alienta a los Estados a autorizar las operaciones de un explotador de otro Estado, basándose

999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7
Tel.: +1 (514) 954-8219
Fax: +1 (514) 954-6077
E-mail: icaohq@icao.int
Sitatex: YULCAYA

en el AOC expedido por el Estado del explotador y en sus autorizaciones, condiciones y limitaciones, siempre que los requisitos para la obtención del certificado sean, como mínimo, equivalentes a las normas pertinentes establecidas en el Anexo 6.

3. En las propuestas de enmienda se oficializa el régimen de autorizaciones, condiciones y limitaciones, a las que también se conoce como "especificaciones relativas a las operaciones", correspondientes al AOC. La armonización del contenido y formato del AOC tiene por objetivo reducir las numerosas variantes que existen actualmente y que obstaculizan la admisión y supervisión de los explotadores extranjeros. Los textos propuestos abarcan lo siguiente:

a) formato y contenido del AOC;

b) una lista de los elementos básicos que deberían incluirse en las especificaciones relativas a las operaciones;

c) una plantilla que contiene los elementos más comunes de las especificaciones relativas a las operaciones y textos de orientación sobre elementos adicionales; y

d) la definición pertinente necesaria para respaldar las disposiciones antedichas.

4. La propuesta contiene además el requisito de adjuntar al AOC la información necesaria para ponerse en contacto, sin demoras indebidas, con las autoridades de gestión operacional. La información de contacto debe estar a bordo y ser de fácil acceso. Por tratarse de información susceptible de modificaciones frecuentes, no debería formar parte del certificado del explotador de servicios aéreos sino que debería adjuntarse a un documento fácil de enmendar. La Comisión de Aeronavegación solicitó explícitamente que se recabaran sus comentarios sobre este tema en particular.

5. Además de lo solicitado por la Comisión de Aeronavegación, dado que para la supervisión de los explotadores extranjeros se requerirá que los Estados asignen el número suficiente de inspectores para cumplir con sus responsabilidades, se solicita a los Estados que cuentan con programas de supervisión bien establecidos que proporcionen información adicional sobre la dotación necesaria de inspectores para dar apoyo al establecimiento de un mecanismo de supervisión de las operaciones realizadas en su territorio por un explotador extranjero. En el Adjunto D se solicita información sobre la dotación necesaria para la supervisión de explotadores extranjeros de acuerdo con el nivel de operaciones.

6. Al examinar la propuesta de enmienda, no se sienta en la obligación de formular comentarios sobre aspectos de carácter editorial, dado que éstos serán tratados por la Comisión de Aeronavegación en el examen final de la propuesta de enmienda.

7. Me permito solicitarle que envíe cualquier comentario que desee formular sobre las propuestas de enmienda, de modo que obre en mi poder el 12 de noviembre de 2007, a más tardar. La Comisión de Aeronavegación me ha pedido que indique específicamente que es posible que la Comisión y el Consejo no tengan en consideración los comentarios recibidos después de la fecha señalada. A este respecto, si prevé una demora en la recepción de su respuesta, le ruego me lo haga saber antes de la fecha indicada.

8. A título informativo, le comunico que se prevé que las propuestas de enmienda del Anexo 6, Partes I y III, se apliquen a partir del 20 de noviembre de 2008. Agradecería sus comentarios al respecto.

9. La labor ulterior de la Comisión de Aeronavegación y del Consejo se facilitará en gran medida si usted nos comunica concretamente si acepta o no las propuestas. Cabe señalar que, en el examen de sus comentarios en la Comisión de Aeronavegación y en el Consejo, las respuestas se clasifican normalmente como "acuerdo, con o sin comentarios", "desacuerdo, con o sin comentarios" o "no se indica la postura", respectivamente. Si en su respuesta utiliza usted las expresiones "no hay objeción" o "sin comentarios", se interpretarán como "acuerdo sin comentarios" y "no se indica la postura", respectivamente. Para facilitar una clasificación adecuada de su respuesta, en el Adjunto C se ha incluido un formulario que puede llenar y remitir con sus comentarios, de haberlos, sobre las propuestas de los Adjuntos A y B.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

Taïeb Chérif
Secretario General

Adjuntos:

A — Propuesta de enmienda al Anexo 6, Parte I
B — Propuesta de enmienda al Anexo 6, Parte III
C — Formulario de respuesta
D — Formulario relativo a la dotación necesaria de inspectores de explotadores extranjeros

ADJUNTO A a la comunicación AN 11/1.4.1-07/02

PROPUESTA DE ENMIENDA
DE LAS

NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES

OPERACIÓN DE AERONAVES

ANEXO 6
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

PARTE I
TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL —AVIONES

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~	texto que ha de suprimirse
el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de insertarse
~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de sustituir al actual

ÍNDICE

. . .

APÉNDICE 6. CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS ……APP 6-1

1. Propósito y alcance……..APP 6-1
2. Plantilla del AOC: parte general ……APP 6-1
3. Plantilla del AOC: especificaciones relativas a las operaciones para cada modelo de aeronave……APP 6-2

. . .

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

. . .

Especificaciones relativas a las operaciones. Las autorizaciones, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.

. . .

CAPÍTULO 3. GENERALIDADES

. . .

3.2 Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos de un Estado por parte de un explotador extranjero

3.2.1 Cuando un Estado detecta un caso en que un explotador extranjero no ha cumplido con sus leyes, reglamentos y procedimientos, o sospecha el incumplimiento, o se presenta un problema similar grave con ese explotador que afecte la seguridad operacional, ese Estado notificará inmediatamente al explotador y, si el problema lo justifica, al Estado del explotador. En los casos en los que el Estado del explotador sea diferente del Estado de matrícula, también se notificará al Estado de matrícula si el problema estuviera comprendido dentro de las responsabilidades de ese Estado y justificara una notificación.

3.2.2 En los casos de notificación a los Estados previstos en 3.2.1, si el problema y su solución lo justifican, el Estado en el que se llevó a cabo la operación consultará al Estado del explotador y al Estado de matrícula, según corresponda, respecto de las normas de seguridad operacional que aplica el explotador.

Nota.— En el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335), se proporcionan orientaciones sobre la supervisión de las operaciones realizadas por explotadores extranjeros. El manual también contiene orientaciones sobre consultas y actividades conexas, como las que se indica en 3.2.2, incluida la cláusula modelo de la OACI sobre seguridad operacional de la aviación que, de incluirse en un acuerdo bilateral o multilateral, prevé que se efectúen consultas entre Estados cuando cualquiera de las partes en un acuerdo bilateral o multilateral de servicios aéreos detecte problemas de seguridad operacional.*

Renumérense los párrafos subsiguientes.

. . .

CAPÍTULO 4. OPERACIONES DE VUELO

. . .

4.2 Certificación y supervisión de operaciones

4.2.1 Certificado de explotador de servicios aéreos

. . .

4.2.1.2 El certificado de explotador de servicios aéreos autorizará al explotador a realizar operaciones de transporte aéreo comercial de conformidad con las ~~autorizaciones, condiciones y limitaciones especificadas~~especificaciones relativas a las operaciones.

Nota.— ~~En el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Doc 8335) figura orientación sobre el certificado de explotador de servicios aéreos y las autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas, que pueden estar contenidas en las especificaciones de las operaciones.~~*Las disposiciones relativas al contenido del certificado de explotador de servicios aéreos y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones figuran en 4.2.1.6 y 4.2.1.7.*

Nota editorial.— Trasládese el párrafo 4.2.1.3 a la Sección 4.2.2 (Supervisión de las operaciones de un explotador extranjero) como párrafo 4.2.2.1 y *renumérense* los párrafos subsiguientes.

. . .

4.2.1.6 ~~En e~~El certificado de explotador de servicios aéreos ~~se~~ incluirá por lo menos ~~lo~~la información siguiente y, a partir del 1 de enero de 2012, tendrá el formato indicado en el párrafo 2 del Apéndice 6:

~~a) identificación del explotador (nombre, lugar);~~

~~b) fecha de expedición y período de validez;~~

~~c) descripción de los tipos de operaciones autorizados;~~

~~d) tipos de aeronave cuyo uso está autorizado; y~~

~~e) zonas de operación o rutas autorizadas.~~

a) Estado del explotador y autoridad expedidora;

b) número de certificado de explotador de servicios aéreos y fecha de vencimiento;

c) nombre del explotador, razón social y dirección de su oficina principal;

d) fecha de expedición, y nombre, firma y título del representante de la autoridad expedidora; y

e) adjunta al certificado de explotador de servicios aéreos, la información de contacto de las

autoridades de gestión operacional, de modo de poder contactarlas sin demoras indebidas.

4.2.1.7 Las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos incluirán, como mínimo, la información enumerada en el párrafo 3 del Apéndice 6 y, a partir del 1 de enero de 2012, tendrán el formato establecido en dicho párrafo.

Nota.— El Adjunto F, en su párrafo 3.2.2, contiene información adicional que se puede incluir en las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos.

4.2.1.8 ***Recomendación****.—El formato del certificado de explotador de servicios aéreos y de sus especificaciones relativas a las operaciones deberían ser conformes a lo establecido en las secciones 2 y 3 del Apéndice 6.*

~~4.2.1.7~~4.2.1.9 El Estado del explotador establecerá un sistema tanto para la certificación como para la supervisión permanente del explotador, de conformidad con el Apéndice 5, con el objeto de asegurar que se mantengan las normas requeridas respecto de las operaciones según se prescribe en 4.2.

4.2.2 Supervisión de las operaciones de un explotador extranjero

~~4.2.1.3~~4.2.2.1 Los Estados contratantes reconocerán como válido un certificado de explotador de servicios aéreos expedido por otro Estado contratante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido el certificado sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en este Anexo.

Nota editorial.— El párrafo 4.2.2.1 se *trasladó*, y su numeración previa era 4.2.1.3.

4.2.2.2 Los Estados establecerán un programa con procedimientos para la supervisión de las operaciones realizadas en su territorio por un explotador extranjero y para tomar las medidas apropiadas, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional.

4.2.2.3 Un explotador aplicará y cumplirá con los requisitos establecidos por los Estados en los que se llevan a cabo las operaciones.

Nota.— El Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335), contiene orientaciones sobre la supervisión de las operaciones realizadas por explotadores extranjeros.*

Renumérense los párrafos subsiguientes.

. . .

CAPÍTULO 6. INSTRUMENTOS, EQUIPO Y DOCUMENTOS DE VUELO DEL AVIÓN

. . .

6.1.2 Se llevará a bordo del avión una copia auténtica certificada del certificado de explotador de servicios aéreos especificado en 4.2.1, y una copia de las ~~autorizaciones, condiciones y limitaciones~~ especificaciones relativas a las operaciones pertinentes al tipo de avión, expedidas conjuntamente con el

certificado. Cuando el Estado del explotador haya expedido el certificado y ~~las autorizaciones, condiciones y limitaciones~~sus especificaciones relativas a las operaciones ~~conexas~~ en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.

Nota.— ~~En el~~ Manual ~~sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335) figura orientación sobre el certificado de explotador de servicios aéreos y las autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas, que pueden estar contenidas en las especificaciones de las operaciones.~~* *Las disposiciones relativas al contenido del certificado de explotador de servicios aéreos y las especificaciones relativas a las operaciones conexas figuran en 4.2.1.6 y 4.2.1.7.*

. . .

Insértese el nuevo Apéndice 6 como sigue:

APÉNDICE 6. CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS (AOC)

(Nota.— Véase el Capítulo 4, 4.2.1.6 y 4.2.1.7)

1. Propósito y alcance

1.1 El AOC y sus especificaciones relativas a las operaciones, específicas para cada modelo, contendrán la información mínima requerida en los párrafos 2 y 3, respectivamente, en un formato normalizado.

1.2 El certificado de explotador de servicios aéreos y sus especificaciones relativas a las operaciones definirán las operaciones que está autorizado a realizar un explotador.

Nota.— El Adjunto F, en su párrafo 3.2.2, contiene información adicional que se puede incluir en las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos.

2. Plantilla del AOC

Nota.— En el Capítulo 6, párrafo 6.1.2, se requiere llevar a bordo una copia auténtica certificada del AOC.

<table>
<tr><th colspan="3">CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS</th></tr>
<tr><td rowspan="2">[3]</td><td>Estado del explotador[1]</td><td rowspan="2">[3]</td></tr>
<tr><td>Autoridad expedidora[2]</td></tr>
<tr><td>AOC #[4]:

Fecha de vencimiento[5]:</td><td>Nombre del explotador[6]
Dba Razón social[7]
Dirección del explotador[9]:

Teléfono[10]:
Fax:
Correo-e:</td><td>Puntos de contacto operacionales:[8]
Se adjunta al presente AOC la información de contacto donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional sin demoras indebidas.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Por el presente, se certifica que ……..[11] está autorizado a realizar operaciones de transporte aéreo comercial según se define en las especificaciones relativas a las operaciones, que se adjuntan, de conformidad con el Manual de operaciones y con ……[12].</td></tr>
<tr><td>Fecha de expedición[13]:</td><td colspan="2">Nombre y firma[14]:
Título:</td></tr>
</table>

Notas:
1. *Reemplazar por el nombre del Estado del explotador.*
2. *Reemplazar por la identificación de la autoridad expedidora del Estado del explotador.*
3. *Para uso del Estado del explotador.*
4. *Número de AOC único, expedido por el Estado del explotador.*
5. *Fecha a partir de la cual pierde validez el AOC (dd-mm-aaaa).*
6. *Reemplazar por el nombre registrado del explotador.*
7. *Razón social del explotador, si es diferente. Insértese la abreviatura "Dba" (abreviatura de la locución inglesa "Doing business as", que significa "realiza sus actividades bajo la razón social siguiente") antes de la razón social.*
8. *La información de contacto enumerada en el adjunto al AOC incluye los números de teléfono y de fax (con los correspondientes códigos de área), y la dirección de correo electrónico (si la poseen) en donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional para cuestiones relativas a operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, competencias de las tripulaciones de vuelo y de cabina, mercancías peligrosas y otros asuntos, según corresponda.*
9. *Dirección de la oficina principal del explotador.*
10. *Números de teléfono y de fax (con sus correspondientes códigos de área) de la oficina principal del explotador. Incluir también dirección de correo-e, si posee.*
11. *Nombre registrado del explotador.*
12. *Insertar referencia a las normas de aviación civil pertinentes.*
13. *Fecha de expedición del AOC (dd-mm-aaaa).*
14. *Título, nombre y firma del representante de la autoridad expedidora. El AOC también podrá llevar un sello oficial.*

3. Especificaciones relativas a las operaciones para cada modelo de aeronave

Nota.— En el Capítulo 6, párrafo 6.1.2, se requiere llevar a bordo una copia de las especificaciones relativas a las operaciones que se indican en la presente sección.

3.1 Para cada modelo de aeronave de la flota del explotador, identificado por marca, modelo y serie de la aeronave, se incluirá la siguiente lista de autorizaciones, condiciones y limitaciones: información de contacto de la autoridad expedidora, nombre y número de AOC del explotador, fecha de expedición y firma del representante de la autoridad expedidora, modelo de la aeronave, tipos y área de operaciones, limitaciones y autorizaciones especiales.

Nota.— Si las autorizaciones y limitaciones son idénticas para dos o más modelos, esos modelos podrán agruparse en una lista única.

3.2 El formato de las especificaciones relativas a las operaciones al que se hace referencia en el párrafo 4.2.1.7 del Capítulo 4, será el siguiente:

Nota.— La MEL constituye una parte esencial del Manual de operaciones.

ESPECIFICACIONES DE LAS OPERACIONES
(sujetas a las condiciones aprobadas en el Manual de operaciones)

Información de contacto de la autoridad expedidora.
Teléfono[1]: _____; Fax: _____; Correo-e: _____

AOC Num.[2]: Nombre del explotador[3]: Fecha[4]: Firma:

Modelo de aeronave[5]:

Tipos de operaciones: Transporte aéreo comercial □ Pasajeros; □ Carga; □ Otros[6]**:……**

Área de operaciones[7]:

Limitaciones especiales[8]:

Autorizaciones especiales:	**Sí**	**No**	**Aprobaciones específicas[9]**	**Comentarios**
Mercancías peligrosas	□	□		
Operaciones con baja visibilidad				
Aproximación y aterrizaje	□	□	CAT[10] **….** RVR: m DH: ft	
Despegue	□	□	RVR[11]: m	
RVSM[12]□ **N/A**	□	□		
ETOPS[13]□ **N/A**	□	□	Tiempo máximo de desviación[14]: minutos	
Navegación GNSS [15]	□	□		
Navegación FMS[16]	□	□		
Aeronavegabilidad permanente				
Otros[17]	□	□		

***Notas**: 1. Números de teléfono y fax de la autoridad, incluido el código de área. Incluir también dirección de correo-e, si posee.*
2. Insertar número de AOC correspondiente.
3. Insertar el nombre registrado del explotador.

4. *Fecha de expedición de las especificaciones relativas a las operaciones (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la autoridad expedidora.*
5. *Insertar la designación asignada por el Equipo de taxonomía común CAST (Equipo de Seguridad de la Aviación Comercial)/OACI de la marca, modelo y serie de la aeronave, si se ha designado una serie (p.ej., Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232). La taxonomía CAST/OACI está disponible en el sitio web: http://www.intlaviationstandards.org/ .*
6. *Otro tipo de transporte (especificar) (p.ej., servicio médico de emergencia).*
7. *Enumerar la(s) área(s) geográfica(s) en que se realizará la operación autorizada (por coordenadas geográficas o rutas específicas, región de información de vuelo o límites nacionales o regionales).*
8. *Enumerar las limitaciones especiales aplicables (p.ej. VFR únicamente, de día únicamente, etc.).*
9. *Enumerar en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación o tipo de aprobación (con los criterios pertinentes).*
10. *Insertar la categoría de aproximación de precisión pertinente: CAT I, II, IIIA, IIIB o IIIC. Insertar la RVR mínima en metros y la altura de decisión en pies. Se utiliza una línea por categoría de aproximación enumerada.*
11. *Insertar la RVR mínima de despegue aprobada en metros. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.*
12. *El casillero "No se aplica (N/A)"solo puede tildarse si el techo máximo de la aeronave es inferior a FL290.*
13. *El vuelo con tiempo de desviación ampliado actualmente se aplica sólo a los aviones bimotores (ETOPS). Por consiguiente, el casillero "No se aplica (N/A)" puede tildarse si el modelo de la aeronave tiene más de dos motores. Si en el futuro el concepto se amplía a aeronaves de 3 ó 4 motores, se requerirá tildar el casillero Sí/ No.*
14. *También puede indicarse la distancia respecto del umbral (en nm), así como el tipo de motor.*
15. *Utilizar una línea por cada aprobación de navegación GNSS, con los criterios pertinentes.*
16. *FMS – Sistema de gestión de vuelo.*
17. *En este espacio pueden ingresarse otras autorizaciones o datos, utilizando una línea por autorización (p.ej. autorizaciones especiales de aproximación, MNPS, performance de navegación aprobada, etc.).*

FIN del nuevo Apéndice 6.

…

ADJUNTO F. CERTIFICACIÓN Y CONVALIDACIÓN DEL EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS

Complemento del Capítulo 4, 4.2.1

…

3. Medidas para la aprobación

…

3.2 Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC)

3.2.1 El AOC que se requiere en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 4, 4.2.1, es un instrumento oficial ~~que, como se indica en 4.2.1.6, debería incluir lo siguiente, como mínimo~~. En el Capítulo 4, párrafo 4.2.1.6, se enumera la información que ha de incluirse en el AOC:

~~a) identificación del explotador (nombre, lugar);~~

~~b) fecha de expedición y período de validez;~~

~~c) descripción de los tipos de operaciones autorizados;~~

~~d) los tipos de aeronave cuyo uso está autorizado; y~~

~~e) zonas de operación o rutas autorizadas.~~

~~3.2.2 Algunos Estados utilizan el AOC y documentos conexos, como las especificaciones sobre operaciones, para documentar otras aprobaciones que se requieren en virtud del Anexo 6, Parte I.~~

3.2.2 Además de las cuestiones incluidas en el Apéndice 6, párrafo 3, las especificaciones relativas a las operaciones podrán incluir otras autorizaciones especificas, tales como:

a) Operaciones especiales de aeródromo (p.ej., operaciones de despegue y aterrizaje cortos u operaciones de aterrizaje y espera antes de la intersección);

b) procedimientos especiales de aproximación (p.ej., aproximación con pendiente pronunciada, aproximación de precisión con asistencia radar del sistema de aterrizaje por instrumentos, aproximación de precisión con asistencia radar de la asistencia direccional de tipo localizador, aproximación RNP, etc.);

c) transporte monomotor de pasajeros durante la noche o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos; y

d) operaciones en áreas con procedimientos especiales (p.ej., operaciones en áreas que utilizan diferentes unidades de altimetría o diferentes procedimientos de reglaje del altímetro).

. . .

— — — — — — — —

ADJUNTO B a la comunicación AN 11/1.4.1-07/02

PROPUESTA DE ENMIENDA
DE LAS

NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES

OPERACIÓN DE AERONAVES

ANEXO 6
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

PARTE III
OPERACIONES INTERNACIONALES —HELICÓPTEROS

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~	texto que ha de suprimirse
el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de insertarse
~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de sustituir al actual

ÍNDICE

. . .

APÉNDICE 3. CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS ……APP 3-1

1. Propósito y alcance……..APP 3-1
2. Plantilla del AOC: parte general ……APP 3-1
3. Plantilla del AOC: especificaciones relativas a las operaciones para cada modelo de aeronave……APP 3-2

. . .

SECCIÓN I
GENERALIDADES

. . .

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

. . .

Especificaciones relativas a las operaciones. Las autorizaciones, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.

. . .

SECCIÓN II
TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL

. . .

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

. . .

1.1 Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos

. . .

1.2 Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos de un Estado por parte de un explotador extranjero

1.2.1 Cuando un Estado detecta un caso en que un explotador extranjero no ha cumplido con sus leyes, reglamentos y procedimientos, o sospecha el incumplimiento, o se presenta un problema similar grave con ese explotador que afecte la seguridad operacional, ese Estado notificará inmediatamente al explotador y, si el problema lo justifica, al Estado del explotador. En los casos en los que el Estado del explotador sea diferente del Estado de matrícula, también se notificará al Estado de matrícula si el problema estuviera comprendido dentro de las responsabilidades de ese Estado y justificara una notificación.

1.2.2 En los casos de notificación a los Estados previstos en 3.2.1, si el problema y su solución lo justifican, el Estado en el que se llevó a cabo la operación consultará al Estado del explotador y al Estado de matrícula, según corresponda, respecto de las normas de seguridad operacional que aplica el explotador.

Nota.— En el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335), se proporcionan orientaciones sobre la supervisión de las operaciones realizadas por explotadores extranjeros. El manual también contiene orientaciones sobre consultas y actividades conexas, como las que se indican en 1.2.2, incluida la cláusula modelo de la OACI sobre seguridad operacional de la aviación que, de incluirse en un acuerdo bilateral o multilateral, prevé que se efectúen consultas entre Estados cuando cualquiera de las partes en un acuerdo bilateral o multilateral de servicios aéreos detecte problemas de seguridad operacional.*

Renumérense los párrafos subsiguientes.

. . .

CAPÍTULO 2. OPERACIONES DE VUELO

. . .

2.2.1 Certificado de explotador de servicios aéreos

2.2.1.1 Ningún explotador realizará operaciones de transporte aéreo comercial a menos que sea titular de un certificado válido de explotador de servicios aéreos expedido por el Estado del explotador.

2.2.1.2 El certificado de explotador de servicios aéreos autorizará al explotador a realizar operaciones de transporte aéreo comercial de conformidad con las ~~autorizaciones, condiciones y limitaciones especificadas~~especificaciones relativas a las operaciones.

Nota.— ~~En el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Doc 8335) figura orientación sobre el certificado de explotador de servicios aéreos y las autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas, que pueden estar contenidas en las especificaciones de las operaciones~~ Las disposiciones relativas al contenido del certificado de explotador de servicios aéreos y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones figuran en 2.2.1.5 y 2.2.1.6.

Nota editorial.— Trasládese el párrafo 2.2.1.3 a la Sección 2.2.2 (Supervisión de las operaciones de un explotador extranjero) como párrafo 2.2.2.1 y *renumérense* los párrafos subsiguientes.

~~2.2.1.4~~2.2.1.3 La expedición de un certificado de explotador de servicios aéreos por parte del Estado del explotador dependerá de que dicho explotador demuestre que cuenta con una organización adecuada, un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo, un programa de instrucción y arreglos de servicios de escala y de mantenimiento acordes con la naturaleza y la amplitud de las operaciones especificadas.

Nota.— En el ~~Anexo 6, Parte I~~, Adjunto F, figura orientación sobre la expedición del certificado de explotador de servicios aéreos.

~~2.2.1.5~~ 2.2.1.4 El mantenimiento de la validez de un certificado de explotador de servicios aéreos dependerá de que el explotador se atenga a los requisitos de ~~2.2.1.4~~2.2.1.3 bajo la supervisión del Estado del explotador.

~~2.2.1.6~~2.2.1.5 ~~En e~~El certificado de explotador de servicios aéreos ~~se~~ incluirá por lo menos ~~lo~~la información siguiente y, a partir del 1 de enero de 2012, tendrá el formato indicado en el párrafo 2 del Apéndice 3:

~~a) identificación del explotador (nombre, lugar);~~

~~b) fecha de expedición y período de validez;~~

~~c) descripción de los tipos de operaciones autorizados;~~

~~d) tipos de aeronave cuyo uso está autorizado; y~~

~~e) zonas de operación o rutas autorizadas.~~

a) Estado del explotador y autoridad expedidora;

b) número de certificado de explotador de servicios aéreos y fecha de vencimiento;

c) nombre del explotador, razón social y dirección de su oficina principal;

d) fecha de expedición, y nombre, firma y título del representante de la autoridad expedidora; y

e) adjunta al certificado de explotador de servicios aéreos, la información de contacto de las autoridades de gestión operacional, de modo de poder contactarlas sin demoras indebidas.

2.2.1.6 Las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos incluirán, como mínimo, la información enumerada en el párrafo 3 del Apéndice 3 y, a partir del 1 de enero de 2012, tendrán el formato establecido en dicho párrafo.

Nota.— El Adjunto F, en su párrafo 3.2.2, contiene información adicional que se puede incluir en las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos.

2.2.1.7 ***Recomendación****.—El formato del certificado de explotador de servicios aéreos y de sus especificaciones relativas a las operaciones deberían ser conformes a lo establecido en las secciones 2 y 3 del Apéndice 3.*

~~2.2.1.7~~2.2.1.8 El Estado del explotador establecerá un sistema tanto para la certificación como para la supervisión permanente del explotador, de conformidad con el Apéndice 2, con el objeto de asegurar que se mantengan las normas requeridas respecto de las operaciones según se prescribe en 2.2.

2.2.2 Supervisión de las operaciones de un explotador extranjero

~~2.2.1.3~~2.2.2.1 Los Estados contratantes reconocerán como válido un certificado de explotador de servicios aéreos expedido por otro Estado contratante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido el certificado sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en este Anexo.

Nota editorial.— El párrafo 2.2.2.1 se *trasladó*, y su numeración previa era 2.2.1.3.

2.2.2.2 Los Estados establecerán un programa con procedimientos para la supervisión de las operaciones realizadas en su territorio por un explotador extranjero y para tomar las medidas apropiadas, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional.

2.2.2.3 Un explotador aplicará y cumplirá con los requisitos establecidos por los Estados en los que se llevan a cabo las operaciones.

Nota.— El Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335), contiene orientaciones sobre la supervisión de las operaciones realizadas por explotadores extranjeros.*

Renumérense los párrafos subsiguientes.

. . .

CAPÍTULO 4. INSTRUMENTOS, EQUIPO Y DOCUMENTOS DE VUELO DEL HELICÓPTERO

Nota.— En el Capítulo 5 figuran las disposiciones relativas al equipo de comunicaciones y de navegación de a bordo.

4.1 Generalidades

. . .

4.1.2 Se llevará a bordo del helicóptero una copia auténtica certificada del certificado de explotador de servicios aéreos especificado en 2.2.1, y una copia de las ~~autorizaciones, condiciones y limitaciones~~especificaciones relativas a las operaciones pertinentes al tipo de helicóptero, expedidas conjuntamente con el certificado. Cuando el Estado del explotador haya expedido el certificado y las ~~autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas~~correspondientes especificaciones relativas a las operaciones en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.

Nota.— ~~En el~~ ~~Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335) figura orientación sobre el certificado de explotador de servicios aéreos y las autorizaciones, condiciones limitaciones conexas, que pueden estar contenidas en las especificaciones de las operaciones.*~~ *Las disposiciones relativas al contenido del certificado de explotador de servicios aéreos y las especificaciones relativas a las operaciones conexas figuran en 2.2.1.5 y 2.2.1.6.*

. . .

Insértese el nuevo Apéndice 3 como sigue:

APÉNDICE 3. CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS (AOC)

(Nota.— Véase la Sección II, Capítulo 2, 2.2.1.5 y 2.2.1.6)

1. Propósito y alcance

1.1 El AOC y sus especificaciones relativas a las operaciones, específicas para cada modelo, contendrán la información mínima requerida en los párrafos 2 y 3, respectivamente, en un formato normalizado.

1.2 El certificado de explotador de servicios aéreos y sus especificaciones relativas a las operaciones definirán las operaciones que está autorizado a realizar un explotador.

Nota.— El Adjunto F, en su párrafo 3.2.2, contiene información adicional que se puede incluir en las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos.

2. Plantilla del AOC

Nota.— En la Sección II, Capítulo 4, párrafo 4.1.2, se requiere llevar a bordo una copia auténtica certificada del AOC.

<table>
<tr><td colspan="3">CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS</td></tr>
<tr><td>[3]</td><td>Estado del explotador[1]

Autoridad expedidora[2]</td><td>[3]</td></tr>
<tr><td>AOC #[4]:

Fecha de vencimiento[5]:</td><td>Nombre del explotador[6]
Dba Razón social[7]
Dirección del explotador[9]:

Teléfono[10]:
Fax:
Correo-e:</td><td>Puntos de contacto operacionales:[8]
Se adjunta al presente AOC la información de contacto donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional sin demoras indebidas.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Por el presente, se certifica que ……..[11] está autorizado a realizar operaciones de transporte aéreo comercial según se define en las especificaciones relativas a las operaciones, que se adjuntan, de conformidad con el Manual de operaciones y con ……[12] .</td></tr>
<tr><td>Fecha de expedición[13]:</td><td colspan="2">Nombre y firma[14]:
Título:</td></tr>
</table>

***Notas**:*

1. *Reemplazar por el nombre del Estado del explotador.*
2. *Reemplazar por la identificación de la autoridad expedidora del Estado del explotador.*
3. *Para uso del Estado del explotador.*
4. *Número de AOC único, expedido por el Estado del explotador.*
5. *Fecha a partir de la cual pierde validez el AOC (dd-mm-aaaa).*

6. *Reemplazar por el nombre registrado del explotador.*
7. *Razón social del explotador, si es diferente. Insértese la abreviatura "Dba" (abreviatura de la locución inglesa "Doing business as", que significa "realiza sus actividades bajo la razón social siguiente") antes de la razón social.*
8. *La información de contacto enumerada en el adjunto al AOC incluye los números de teléfóno y de fax (con los correspondientes códigos de área), y la dirección de correo electrónico (si la poseen) en donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional para cuestiones relativas a operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, competencias de las tripulaciones de vuelo y de cabina, mercancías peligrosas y otros asuntos, según corresponda.*
9. *Dirección de la oficina principal del explotador.*
10. *Números de teléfono y de fax (con sus correspondientes códigos de área) de la oficina principal del explotador. Incluir también dirección de correo-e, si posee.*
11. *Nombre registrado del explotador.*
12. *Insertar referencia a las normas de aviación civil pertinentes.*
13. *Fecha de expedición del AOC (dd-mm-aaaa).*
14. *Título, nombre y firma del representante de la autoridad expedidora. El AOC también podrá llevar un sello oficial.*

3. Especificaciones relativas a las operaciones para cada modelo de aeronave

Nota.— En la Sección II, Capítulo 4, párrafo 4.1.2, se requiere llevar a bordo una copia de las especificaciones relativas a las operaciones que se indican en la presente sección.

3.1 Para cada modelo de aeronave de la flota del explotador, identificado por marca, modelo y serie de la aeronave, se incluirá la siguiente lista de autorizaciones, condiciones y limitaciones: información de contacto de la autoridad expedidora, nombre y número de AOC del explotador, fecha de expedición y firma del representante de la autoridad expedidora, modelo de la aeronave, tipos y área de operaciones, limitaciones y autorizaciones especiales.

Nota.— Si las autorizaciones y limitaciones son idénticas para dos o más modelos, esos modelos podrán agruparse en una lista única.

3.2 El formato de las especificaciones relativas a las operaciones al que se hace referencia en el párrafo 2.2.1.6 del Capítulo 2, será el siguiente:

Nota.— La MEL constituye una parte esencial del Manual de operaciones.

ESPECIFICACIONES DE LAS OPERACIONES
(sujetas a las condiciones aprobadas en el Manual de operaciones)

Información de contacto de la autoridad expedidora.
Teléfono[1]: _____; Fax: _____; Correo-e: _____

AOC Num.[2]: Nombre del explotador[3]: Fecha[4]: Firma:

Modelo de aeronave[5]:

Tipos de operaciones: Transporte aéreo comercial ☐ Pasajeros; ☐ Carga; ☐ Otros[6]**:……**

Área de operaciones[7]:

Limitaciones especiales[8]:

Autorizaciones especiales:	**Sí**	**No**	**Aprobaciones específicas[9]**	**Comentarios**
Mercancías peligrosas	☐	☐		
Operaciones con baja visibilidad				
Aproximación y aterrizaje	☐	☐	CAT[10] **….** RVR: m DH: ft	
Despegue	☐	☐	RVR[11]: m	
Navegación GNSS [12]	☐	☐		
Navegación FMS[13]	☐	☐		
Aeronavegabilidad permanente				
Otros[14]	☐	☐		

***Notes**: 1. Números de teléfono y fax de la autoridad, incluido el código de área. Incluir también dirección de correo-e, si posee.*

2. Insertar número de AOC correspondiente.

3. Insertar el nombre registrado del explotador.

4. Fecha de expedición de las especificaciones relativas a las operaciones (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la autoridad expedidora.

5. Insertar la designación asignada por el Equipo de taxonomía común CAST (Equipo de Seguridad de la Aviación Comercial)/OACI de la marca, modelo y serie de la aeronave, si se ha designado una serie (p.ej., Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232). La taxonomía CAST/OACI está disponible en el sitio web: http://www.intlaviationstandards.org/ .

6. Otro tipo de transporte (especificar) (p.ej., servicio médico de emergencia).

7. Enumerar la(s) área(s) geográfica(s) en que se realizará la operación autorizada (por coordenadas geográficas o rutas específicas, región de información de vuelo o límites nacionales o regionales).

8. Enumerar las limitaciones especiales aplicables (p.ej. VFR únicamente, de día únicamente, etc.).

9. Enumerar en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación o tipo de aprobación (con los criterios pertinentes).

10. Insertar la categoría de aproximación de precisión pertinente: CAT I, II, IIIA, IIIB o IIIC. Insertar la RVR mínima en metros y la altura de decisión en pies. Se utiliza una línea por categoría de aproximación enumerada.

11. Insertar la RVR mínima de despegue aprobada en metros. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.

12. Utilizar una línea por cada aprobación de navegación GNSS, con los criterios pertinentes.

13. *FMS – Sistema de gestión de vuelo.*
14. *En este espacio pueden ingresarse otras autorizaciones o datos, utilizando una línea por autorización (p.ej. autorización especial de aproximación, operaciones especiales, especificación de la(s) clase(s) de performance en que puede operar una aeronave, etc.).*

FIN del nuevo Apéndice 3.

. . .

ADJUNTO F. CERTIFICACIÓN Y CONVALIDACIÓN DEL EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS

Complemento de la Sección II, Capítulo 2, 2.2.1

. . .

3. Medidas para la aprobación

. . .

3.2 Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC)

3.2.1 El AOC que se requiere en el Anexo 6, Parte III, Sección II, Capítulo 2, 2.2.1 es un instrumento oficial ~~que, como se indica en 2.2.1.6, debería incluir aprobaciones de lo siguiente, como mínimo:~~. En la Sección II, Capítulo 2, párrafo 2.2.1.5, se enumera la información que ha de incluirse en el AOC:

~~a) identificación del explotador (nombre, lugar);~~

~~b) fecha de expedición y período de validez;~~

~~c) tipos de operaciones autorizadas;~~

~~d) tipos de aeronave cuyo uso está autorizado; y~~

~~e) zonas de operación o rutas autorizadas.~~

~~3.2.2 Algunos Estados utilizan el AOC y documentos conexos, como las especificaciones sobre operaciones, para documentar otras aprobaciones que se requieren en virtud de la Parte III, Sección II.~~

3.2.2 Además de las cuestiones incluidas en el Apéndice 3, párrafo 3, las especificaciones relativas a las operaciones podrán incluir otras autorizaciones especificas, tales como:

a) operaciones de despegue y aterrizaje con tiempo de exposición;

b) procedimientos especiales de aproximación (p.ej., aproximación con pendiente pronunciada, aproximación de precisión con asistencia radar del sistema de aterrizaje por instrumentos, aproximación de precisión con asistencia radar de la asistencia direccional de tipo localizador, aproximación RNP, etc.);

c) operaciones en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos en performance de Clase III; y

d) operaciones en áreas con procedimientos especiales (p.ej., operaciones en áreas que utilizan diferentes unidades de altimetría o diferentes procedimientos de reglaje del altímetro).

— — — — — — — —

ADJUNTO C a la comunicación AN 11/1.4.1-07/02

FORMULARIO DE RESPUESTA
PARA COMPLETAR Y DEVOLVER A LA OACI
JUNTO CON LOS COMENTARIOS QUE PUEDA TENER
SOBRE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS

A: The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montreal, Quebec
Canada, H3C 5H7

(**Estado) _____**

Marque (√) frente a una opción respecto a cada enmienda. Si opta por las opciones "acuerdo con comentarios" o "desacuerdo con comentarios", **proporcione sus comentarios en hojas independientes**.

	Acuerdo sin comentarios	*Acuerdo con comentarios**	*Desacuerdo sin comentarios*	*Desacuerdo con comentarios*	*Ninguna postura*
Enmienda del **Anexo 6** — *Operación de aeronaves*, **Parte I** — *Transporte aéreo comercial internacional— Aviones* (véase el Adjunto A)					
Enmienda del **Anexo 6** — *Operación de aeronaves*, **Parte III** — *Operaciones internacionales— Helicópteros* (véase el Adjunto B)					
Con referencia al párrafo 6 de la comunicación, la información de contacto de las autoridades de gestión operacional debería incluirse en (tilde uno de los casilleros ❒):	❒ en un adjunto al AOC, expedido por el explotador; o ❒ en un adjunto al AOC, expedido por las autoridades del Estado; o ❒ en un nuevo párrafo sobre las especificaciones relativas a las operaciones ❒ en el manual de operaciones, y llevarse a bordo.				

*"Acuerdo con comentarios" indica que su Estado u organización está de acuerdo con el objetivo y el impulso general de la propuesta de enmienda; en los comentarios propiamente dichos puede incluir, de ser necesario, sus reservas respecto a algunas partes de la propuesta y/o presentar una propuesta de alternativa al respecto.

Firma _____ Fecha _____

— — — — — — — —

ADJUNTO D a la comunicación AN 11/1.4.1-07/02

FORMULARIO RELATIVO A LA DOTACIÓN NECESARIA DE INSPECTORES DE EXPLOTADORES EXTRANJEROS

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las operaciones realizadas en el territorio de un Estado por explotadores extranjeros están sujetas a la supervisión de las autoridades de aviación civil del Estado. Para ejercer la supervisión, es necesario que los inspectores experimentados reciban instrucción específica para inspeccionar aeronaves extranjeras. El número de inspectores dependerá del número de explotadores extranjeros y del número de sus operaciones en el Estado.

1.2 Para algunos Estados, es difícil determinar la dotación de inspectores y la instrucción específica que se necesita. Este formulario tiene por objetivo recolectar datos de los Estados que cuentan con programas de supervisión maduros, que se utilizarán como apoyo en la elaboración de textos de orientación al respecto. Para ello, se le solicita que tenga a bien completar y enviar el presente formulario.

2. DATOS RELATIVOS A INSPECTORES A CARGO DE LA VIGILANCIA DE LOS EXPLOTADORES EXTRANJEROS

Estado: _____
Núm. de inspectores: _____ Operaciones de vuelo: _____; Aeronavegabilidad: _____ ; Carga: _____; Cabina de pasajeros: _____ ;
Si existe un procedimiento oficial para determinar el número adicional de inspectores necesarios para la supervisión de los explotadores extranjeros, **por favor indique los detalles de dicho procedimiento en hoja aparte**.
Instrucción específica que se imparte a los inspectores experimentados para inspeccionar aeronaves de explotadores extranjeros (temas/duración):
Número de explotadores comerciales extranjeros que realizan operaciones regularmente (es decir, más de 10 operaciones por año, aproximadamente) dentro del territorio de su Estado: _____
Número total de operaciones anuales que realizan los explotadores extranjeros en el territorio de su Estado: _____
Nombre: _____ Fecha: _____ Firma: _____ Título: _____

— FIN —

International Civil Aviation Organization | Organisation de l'aviation civile internationale | Organización de Aviación Civil Internacional | Международная организация гражданской авиации | منظمة الطيران المدني الدولي | 国际民用航空组织

Tel.: +1 (514) 954-8219 interno 8152

Ref.: AN 11/1.4.1-07/02

31 de julio de 2007

Asunto: Propuestas de enmienda del Anexo 6, Partes I y III, relativas a la supervisión de los explotadores extranjeros y las disposiciones que rigen el contenido y formato del certificado de explotador de servicios aéreos y sus autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas. Solicitud de datos del Estado acerca de la dotación necesaria de personal para ejercer la supervisión de los explotadores extranjeros

Tramitación: Los comentarios sobre la propuesta deben llegar a Montreal el 12 de noviembre de 2007, a más tardar

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de comunicarle que la Comisión de Aeronavegación, en las sesiones quinta y novena de su 175° período de sesiones, del 3 y 31 de mayo de 2007, respectivamente, examinó las propuestas preparadas por la Secretaría para reforzar la supervisión y los requisitos de los explotadores extranjeros y armonizar el contenido y el formato del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) mediante una enmienda del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional — Aviones*, y Parte III — *Operaciones internacionales — Helicópteros*, y autorizó su envío a los Estados contratantes y a las organizaciones internacionales pertinentes para recabar sus comentarios.

2. La enmienda se propone debido al creciente número de requisitos nuevos, que exigen que los explotadores de un Estado presenten a otros Estados información operacional detallada y, en algunos casos, obtengan de dichos Estados especificaciones relativas a las operaciones. Los procedimientos correspondientes difieren en gran medida de un Estado a otro y requieren considerables recursos, tanto de las administraciones nacionales de aviación civil como de los explotadores. Tales requisitos constituyen un impedimento para la eficiencia y aumentan la complejidad de las operaciones de vuelo, los programas de instrucción y la documentación. Se alienta a los Estados a autorizar las operaciones de un explotador de otro Estado, basándose

999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7
Tel.: +1 (514) 954-8219
Fax: +1 (514) 954-6077
E-mail: icaohq@icao.int
Sitatex: YULCAYA

en el AOC expedido por el Estado del explotador y en sus autorizaciones, condiciones y limitaciones, siempre que los requisitos para la obtención del certificado sean, como mínimo, equivalentes a las normas pertinentes establecidas en el Anexo 6.

3. En las propuestas de enmienda se oficializa el régimen de autorizaciones, condiciones y limitaciones, a las que también se conoce como "especificaciones relativas a las operaciones", correspondientes al AOC. La armonización del contenido y formato del AOC tiene por objetivo reducir las numerosas variantes que existen actualmente y que obstaculizan la admisión y supervisión de los explotadores extranjeros. Los textos propuestos abarcan lo siguiente:

a) formato y contenido del AOC;

b) una lista de los elementos básicos que deberían incluirse en las especificaciones relativas a las operaciones;

c) una plantilla que contiene los elementos más comunes de las especificaciones relativas a las operaciones y textos de orientación sobre elementos adicionales; y

d) la definición pertinente necesaria para respaldar las disposiciones antedichas.

4. La propuesta contiene además el requisito de adjuntar al AOC la información necesaria para ponerse en contacto, sin demoras indebidas, con las autoridades de gestión operacional. La información de contacto debe estar a bordo y ser de fácil acceso. Por tratarse de información susceptible de modificaciones frecuentes, no debería formar parte del certificado del explotador de servicios aéreos sino que debería adjuntarse a un documento fácil de enmendar. La Comisión de Aeronavegación solicitó explícitamente que se recabaran sus comentarios sobre este tema en particular.

5. Además de lo solicitado por la Comisión de Aeronavegación, dado que para la supervisión de los explotadores extranjeros se requerirá que los Estados asignen el número suficiente de inspectores para cumplir con sus responsabilidades, se solicita a los Estados que cuentan con programas de supervisión bien establecidos que proporcionen información adicional sobre la dotación necesaria de inspectores para dar apoyo al establecimiento de un mecanismo de supervisión de las operaciones realizadas en su territorio por un explotador extranjero. En el Adjunto D se solicita información sobre la dotación necesaria para la supervisión de explotadores extranjeros de acuerdo con el nivel de operaciones.

6. Al examinar la propuesta de enmienda, no se sienta en la obligación de formular comentarios sobre aspectos de carácter editorial, dado que éstos serán tratados por la Comisión de Aeronavegación en el examen final de la propuesta de enmienda.

7. Me permito solicitarle que envíe cualquier comentario que desee formular sobre las propuestas de enmienda, de modo que obre en mi poder el 12 de noviembre de 2007, a más tardar. La Comisión de Aeronavegación me ha pedido que indique específicamente que es posible que la Comisión y el Consejo no tengan en consideración los comentarios recibidos después de la fecha señalada. A este respecto, si prevé una demora en la recepción de su respuesta, le ruego me lo haga saber antes de la fecha indicada.

8. A título informativo, le comunico que se prevé que las propuestas de enmienda del Anexo 6, Partes I y III, se apliquen a partir del 20 de noviembre de 2008. Agradecería sus comentarios al respecto.

9. La labor ulterior de la Comisión de Aeronavegación y del Consejo se facilitará en gran medida si usted nos comunica concretamente si acepta o no las propuestas. Cabe señalar que, en el examen de sus comentarios en la Comisión de Aeronavegación y en el Consejo, las respuestas se clasifican normalmente como "acuerdo, con o sin comentarios", "desacuerdo, con o sin comentarios" o "no se indica la postura", respectivamente. Si en su respuesta utiliza usted las expresiones "no hay objeción" o "sin comentarios", se interpretarán como "acuerdo sin comentarios" y "no se indica la postura", respectivamente. Para facilitar una clasificación adecuada de su respuesta, en el Adjunto C se ha incluido un formulario que puede llenar y remitir con sus comentarios, de haberlos, sobre las propuestas de los Adjuntos A y B.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

Taïeb Chérif
Secretario General

Adjuntos:

A — Propuesta de enmienda al Anexo 6, Parte I
B — Propuesta de enmienda al Anexo 6, Parte III
C — Formulario de respuesta
D — Formulario relativo a la dotación necesaria de inspectores de explotadores extranjeros

ADJUNTO A a la comunicación AN 11/1.4.1-07/02

PROPUESTA DE ENMIENDA
DE LAS

NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES

OPERACIÓN DE AERONAVES

ANEXO 6
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

PARTE I
TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL —AVIONES

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~	texto que ha de suprimirse
el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de insertarse
~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de sustituir al actual

ÍNDICE

. . .

APÉNDICE 6. CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS ……APP 6-1

1. Propósito y alcance……..APP 6-1
2. Plantilla del AOC: parte general ……APP 6-1
3. Plantilla del AOC: especificaciones relativas a las operaciones para cada modelo de aeronave……APP 6-2

. . .

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

. . .

Especificaciones relativas a las operaciones. Las autorizaciones, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.

. . .

CAPÍTULO 3. GENERALIDADES

. . .

3.2 Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos de un Estado por parte de un explotador extranjero

3.2.1 Cuando un Estado detecta un caso en que un explotador extranjero no ha cumplido con sus leyes, reglamentos y procedimientos, o sospecha el incumplimiento, o se presenta un problema similar grave con ese explotador que afecte la seguridad operacional, ese Estado notificará inmediatamente al explotador y, si el problema lo justifica, al Estado del explotador. En los casos en los que el Estado del explotador sea diferente del Estado de matrícula, también se notificará al Estado de matrícula si el problema estuviera comprendido dentro de las responsabilidades de ese Estado y justificara una notificación.

3.2.2 En los casos de notificación a los Estados previstos en 3.2.1, si el problema y su solución lo justifican, el Estado en el que se llevó a cabo la operación consultará al Estado del explotador y al Estado de matrícula, según corresponda, respecto de las normas de seguridad operacional que aplica el explotador.

Nota.— En el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335), se proporcionan orientaciones sobre la supervisión de las operaciones realizadas por explotadores extranjeros. El manual también contiene orientaciones sobre consultas y actividades conexas, como las que se indica en 3.2.2, incluida la cláusula modelo de la OACI sobre seguridad operacional de la aviación que, de incluirse en un acuerdo bilateral o multilateral, prevé que se efectúen consultas entre Estados cuando cualquiera de las partes en un acuerdo bilateral o multilateral de servicios aéreos detecte problemas de seguridad operacional.*

Renumérense los párrafos subsiguientes.

. . .

CAPÍTULO 4. OPERACIONES DE VUELO

. . .

4.2 Certificación y supervisión de operaciones

4.2.1 Certificado de explotador de servicios aéreos

. . .

4.2.1.2 El certificado de explotador de servicios aéreos autorizará al explotador a realizar operaciones de transporte aéreo comercial de conformidad con las ~~autorizaciones, condiciones y limitaciones especificadas~~especificaciones relativas a las operaciones.

Nota.— ~~En el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Doc 8335) figura orientación sobre el certificado de explotador de servicios aéreos y las autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas, que pueden estar contenidas en las especificaciones de las operaciones.~~*Las disposiciones relativas al contenido del certificado de explotador de servicios aéreos y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones figuran en 4.2.1.6 y 4.2.1.7.*

Nota editorial.— Trasládese el párrafo 4.2.1.3 a la Sección 4.2.2 (Supervisión de las operaciones de un explotador extranjero) como párrafo 4.2.2.1 y *renumérense* los párrafos subsiguientes.

. . .

4.2.1.6 ~~En e~~El certificado de explotador de servicios aéreos ~~se~~ incluirá por lo menos ~~lo~~la información siguiente y, a partir del 1 de enero de 2012, tendrá el formato indicado en el párrafo 2 del Apéndice 6:

~~a) identificación del explotador (nombre, lugar);~~

~~b) fecha de expedición y período de validez;~~

~~c) descripción de los tipos de operaciones autorizados;~~

~~d) tipos de aeronave cuyo uso está autorizado; y~~

~~e) zonas de operación o rutas autorizadas.~~

a) Estado del explotador y autoridad expedidora;

b) número de certificado de explotador de servicios aéreos y fecha de vencimiento;

c) nombre del explotador, razón social y dirección de su oficina principal;

d) fecha de expedición, y nombre, firma y título del representante de la autoridad expedidora; y

e) adjunta al certificado de explotador de servicios aéreos, la información de contacto de las

autoridades de gestión operacional, de modo de poder contactarlas sin demoras indebidas.

4.2.1.7 Las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos incluirán, como mínimo, la información enumerada en el párrafo 3 del Apéndice 6 y, a partir del 1 de enero de 2012, tendrán el formato establecido en dicho párrafo.

Nota.— El Adjunto F, en su párrafo 3.2.2, contiene información adicional que se puede incluir en las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos.

4.2.1.8 ***Recomendación**.—El formato del certificado de explotador de servicios aéreos y de sus especificaciones relativas a las operaciones deberían ser conformes a lo establecido en las secciones 2 y 3 del Apéndice 6.*

~~4.2.1.7~~4.2.1.9 El Estado del explotador establecerá un sistema tanto para la certificación como para la supervisión permanente del explotador, de conformidad con el Apéndice 5, con el objeto de asegurar que se mantengan las normas requeridas respecto de las operaciones según se prescribe en 4.2.

4.2.2 Supervisión de las operaciones de un explotador extranjero

~~4.2.1.3~~4.2.2.1 Los Estados contratantes reconocerán como válido un certificado de explotador de servicios aéreos expedido por otro Estado contratante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido el certificado sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en este Anexo.

Nota editorial.— El párrafo 4.2.2.1 se *trasladó*, y su numeración previa era 4.2.1.3.

4.2.2.2 Los Estados establecerán un programa con procedimientos para la supervisión de las operaciones realizadas en su territorio por un explotador extranjero y para tomar las medidas apropiadas, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional.

4.2.2.3 Un explotador aplicará y cumplirá con los requisitos establecidos por los Estados en los que se llevan a cabo las operaciones.

Nota.— El Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335), contiene orientaciones sobre la supervisión de las operaciones realizadas por explotadores extranjeros.*

Renumérense los párrafos subsiguientes.

. . .

CAPÍTULO 6. INSTRUMENTOS, EQUIPO Y DOCUMENTOS DE VUELO DEL AVIÓN

. . .

6.1.2 Se llevará a bordo del avión una copia auténtica certificada del certificado de explotador de servicios aéreos especificado en 4.2.1, y una copia de las ~~autorizaciones, condiciones y limitaciones~~ especificaciones relativas a las operaciones pertinentes al tipo de avión, expedidas conjuntamente con el

certificado. Cuando el Estado del explotador haya expedido el certificado y ~~las autorizaciones, condiciones y limitaciones~~sus especificaciones relativas a las operaciones ~~conexas~~ en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.

Nota.— ~~En el~~ Manual ~~sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335) figura orientación sobre el certificado de explotador de servicios aéreos y las autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas, que pueden estar contenidas en las especificaciones de las operaciones.~~* *Las disposiciones relativas al contenido del certificado de explotador de servicios aéreos y las especificaciones relativas a las operaciones conexas figuran en 4.2.1.6 y 4.2.1.7.*

. . .

Insértese el nuevo Apéndice 6 como sigue:

APÉNDICE 6. CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS (AOC)

(Nota.— Véase el Capítulo 4, 4.2.1.6 y 4.2.1.7)

1. Propósito y alcance

1.1 El AOC y sus especificaciones relativas a las operaciones, específicas para cada modelo, contendrán la información mínima requerida en los párrafos 2 y 3, respectivamente, en un formato normalizado.

1.2 El certificado de explotador de servicios aéreos y sus especificaciones relativas a las operaciones definirán las operaciones que está autorizado a realizar un explotador.

Nota.— El Adjunto F, en su párrafo 3.2.2, contiene información adicional que se puede incluir en las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos.

2. Plantilla del AOC

Nota.— En el Capítulo 6, párrafo 6.1.2, se requiere llevar a bordo una copia auténtica certificada del AOC.

<table>
<tr><th colspan="3">CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS</th></tr>
<tr><td rowspan="2">[3]</td><td>Estado del explotador[1]</td><td rowspan="2">[3]</td></tr>
<tr><td>Autoridad expedidora[2]</td></tr>
<tr><td>AOC #[4]:

Fecha de vencimiento[5]:</td><td>Nombre del explotador[6]
Dba Razón social[7]
Dirección del explotador[9]:

Teléfono[10]:
Fax:
Correo-e:</td><td>Puntos de contacto operacionales:[8]
Se adjunta al presente AOC la información de contacto donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional sin demoras indebidas.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Por el presente, se certifica que ……..[11] está autorizado a realizar operaciones de transporte aéreo comercial según se define en las especificaciones relativas a las operaciones, que se adjuntan, de conformidad con el Manual de operaciones y con ……[12].</td></tr>
<tr><td>Fecha de expedición[13]:</td><td colspan="2">Nombre y firma[14]:
Título:</td></tr>
</table>

Notas:
1. *Reemplazar por el nombre del Estado del explotador.*
2. *Reemplazar por la identificación de la autoridad expedidora del Estado del explotador.*
3. *Para uso del Estado del explotador.*
4. *Número de AOC único, expedido por el Estado del explotador.*
5. *Fecha a partir de la cual pierde validez el AOC (dd-mm-aaaa).*
6. *Reemplazar por el nombre registrado del explotador.*
7. *Razón social del explotador, si es diferente. Insértese la abreviatura "Dba" (abreviatura de la locución inglesa "Doing business as", que significa "realiza sus actividades bajo la razón social siguiente") antes de la razón social.*
8. *La información de contacto enumerada en el adjunto al AOC incluye los números de teléfono y de fax (con los correspondientes códigos de área), y la dirección de correo electrónico (si la poseen) en donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional para cuestiones relativas a operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, competencias de las tripulaciones de vuelo y de cabina, mercancías peligrosas y otros asuntos, según corresponda.*
9. *Dirección de la oficina principal del explotador.*
10. *Números de teléfono y de fax (con sus correspondientes códigos de área) de la oficina principal del explotador. Incluir también dirección de correo-e, si posee.*
11. *Nombre registrado del explotador.*
12. *Insertar referencia a las normas de aviación civil pertinentes.*
13. *Fecha de expedición del AOC (dd-mm-aaaa).*
14. *Título, nombre y firma del representante de la autoridad expedidora. El AOC también podrá llevar un sello oficial.*

3. Especificaciones relativas a las operaciones para cada modelo de aeronave

Nota.— En el Capítulo 6, párrafo 6.1.2, se requiere llevar a bordo una copia de las especificaciones relativas a las operaciones que se indican en la presente sección.

3.1 Para cada modelo de aeronave de la flota del explotador, identificado por marca, modelo y serie de la aeronave, se incluirá la siguiente lista de autorizaciones, condiciones y limitaciones: información de contacto de la autoridad expedidora, nombre y número de AOC del explotador, fecha de expedición y firma del representante de la autoridad expedidora, modelo de la aeronave, tipos y área de operaciones, limitaciones y autorizaciones especiales.

Nota.— Si las autorizaciones y limitaciones son idénticas para dos o más modelos, esos modelos podrán agruparse en una lista única.

3.2 El formato de las especificaciones relativas a las operaciones al que se hace referencia en el párrafo 4.2.1.7 del Capítulo 4, será el siguiente:

Nota.— La MEL constituye una parte esencial del Manual de operaciones.

ESPECIFICACIONES DE LAS OPERACIONES
(sujetas a las condiciones aprobadas en el Manual de operaciones)

Información de contacto de la autoridad expedidora.
Teléfono[1]: _____; Fax: _____; Correo-e: _____

AOC Num.[2]: Nombre del explotador[3]: Fecha[4]: Firma:

Modelo de aeronave[5]:

Tipos de operaciones: Transporte aéreo comercial □ Pasajeros; □ Carga; □ Otros[6]**:……**

Área de operaciones[7]:

Limitaciones especiales[8]:

Autorizaciones especiales:	**Sí**	**No**	**Aprobaciones específicas[9]**	**Comentarios**
Mercancías peligrosas	□	□		
Operaciones con baja visibilidad				
Aproximación y aterrizaje	□	□	CAT[10] **….** RVR: m DH: ft	
Despegue	□	□	RVR[11]: m	
RVSM[12]□ **N/A**	□	□		
ETOPS[13]□ **N/A**	□	□	Tiempo máximo de desviación[14]: minutos	
Navegación GNSS [15]	□	□		
Navegación FMS[16]	□	□		
Aeronavegabilidad permanente				
Otros[17]	□	□		

***Notas**: 1. Números de teléfono y fax de la autoridad, incluido el código de área. Incluir también dirección de correo-e, si posee.*
2. Insertar número de AOC correspondiente.
3. Insertar el nombre registrado del explotador.

4. *Fecha de expedición de las especificaciones relativas a las operaciones (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la autoridad expedidora.*
5. *Insertar la designación asignada por el Equipo de taxonomía común CAST (Equipo de Seguridad de la Aviación Comercial)/OACI de la marca, modelo y serie de la aeronave, si se ha designado una serie (p.ej., Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232). La taxonomía CAST/OACI está disponible en el sitio web: http://www.intlaviationstandards.org/ .*
6. *Otro tipo de transporte (especificar) (p.ej., servicio médico de emergencia).*
7. *Enumerar la(s) área(s) geográfica(s) en que se realizará la operación autorizada (por coordenadas geográficas o rutas específicas, región de información de vuelo o límites nacionales o regionales).*
8. *Enumerar las limitaciones especiales aplicables (p.ej. VFR únicamente, de día únicamente, etc.).*
9. *Enumerar en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación o tipo de aprobación (con los criterios pertinentes).*
10. *Insertar la categoría de aproximación de precisión pertinente: CAT I, II, IIIA, IIIB o IIIC. Insertar la RVR mínima en metros y la altura de decisión en pies. Se utiliza una línea por categoría de aproximación enumerada.*
11. *Insertar la RVR mínima de despegue aprobada en metros. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.*
12. *El casillero "No se aplica (N/A)"solo puede tildarse si el techo máximo de la aeronave es inferior a FL290.*
13. *El vuelo con tiempo de desviación ampliado actualmente se aplica sólo a los aviones bimotores (ETOPS). Por consiguiente, el casillero "No se aplica (N/A)" puede tildarse si el modelo de la aeronave tiene más de dos motores. Si en el futuro el concepto se amplía a aeronaves de 3 ó 4 motores, se requerirá tildar el casillero Sí/ No.*
14. *También puede indicarse la distancia respecto del umbral (en nm), así como el tipo de motor.*
15. *Utilizar una línea por cada aprobación de navegación GNSS, con los criterios pertinentes.*
16. *FMS – Sistema de gestión de vuelo.*
17. *En este espacio pueden ingresarse otras autorizaciones o datos, utilizando una línea por autorización (p.ej. autorizaciones especiales de aproximación, MNPS, performance de navegación aprobada, etc.).*

FIN del nuevo Apéndice 6.

…

ADJUNTO F. CERTIFICACIÓN Y CONVALIDACIÓN DEL EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS

Complemento del Capítulo 4, 4.2.1

…

3. Medidas para la aprobación

…

3.2 Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC)

3.2.1 El AOC que se requiere en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 4, 4.2.1, es un instrumento oficial ~~que, como se indica en 4.2.1.6, debería incluir lo siguiente, como mínimo~~. En el Capítulo 4, párrafo 4.2.1.6, se enumera la información que ha de incluirse en el AOC:

~~a) identificación del explotador (nombre, lugar);~~

~~b) fecha de expedición y período de validez;~~

~~c) descripción de los tipos de operaciones autorizados;~~

~~d) los tipos de aeronave cuyo uso está autorizado; y~~

~~e) zonas de operación o rutas autorizadas.~~

~~3.2.2 Algunos Estados utilizan el AOC y documentos conexos, como las especificaciones sobre operaciones, para documentar otras aprobaciones que se requieren en virtud del Anexo 6, Parte I.~~

3.2.2 Además de las cuestiones incluidas en el Apéndice 6, párrafo 3, las especificaciones relativas a las operaciones podrán incluir otras autorizaciones especificas, tales como:

a) Operaciones especiales de aeródromo (p.ej., operaciones de despegue y aterrizaje cortos u operaciones de aterrizaje y espera antes de la intersección);

b) procedimientos especiales de aproximación (p.ej., aproximación con pendiente pronunciada, aproximación de precisión con asistencia radar del sistema de aterrizaje por instrumentos, aproximación de precisión con asistencia radar de la asistencia direccional de tipo localizador, aproximación RNP, etc.);

c) transporte monomotor de pasajeros durante la noche o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos; y

d) operaciones en áreas con procedimientos especiales (p.ej., operaciones en áreas que utilizan diferentes unidades de altimetría o diferentes procedimientos de reglaje del altímetro).

. . .

— — — — — — — —

ADJUNTO B a la comunicación AN 11/1.4.1-07/02

PROPUESTA DE ENMIENDA
DE LAS

NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES

OPERACIÓN DE AERONAVES

ANEXO 6
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

PARTE III
OPERACIONES INTERNACIONALES —HELICÓPTEROS

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~	texto que ha de suprimirse
el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de insertarse
~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de sustituir al actual

ÍNDICE

. . .

APÉNDICE 3. CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS ……APP 3-1

1. Propósito y alcance……..APP 3-1
2. Plantilla del AOC: parte general ……APP 3-1
3. Plantilla del AOC: especificaciones relativas a las operaciones para cada modelo de aeronave……APP 3-2

. . .

SECCIÓN I
GENERALIDADES

. . .

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

. . .

Especificaciones relativas a las operaciones. Las autorizaciones, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.

. . .

SECCIÓN II
TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL

. . .

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

. . .

1.1 Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos

. . .

1.2 Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos de un Estado por parte de un explotador extranjero

1.2.1 Cuando un Estado detecta un caso en que un explotador extranjero no ha cumplido con sus leyes, reglamentos y procedimientos, o sospecha el incumplimiento, o se presenta un problema similar grave con ese explotador que afecte la seguridad operacional, ese Estado notificará inmediatamente al explotador y, si el problema lo justifica, al Estado del explotador. En los casos en los que el Estado del explotador sea diferente del Estado de matrícula, también se notificará al Estado de matrícula si el problema estuviera comprendido dentro de las responsabilidades de ese Estado y justificara una notificación.

1.2.2 En los casos de notificación a los Estados previstos en 3.2.1, si el problema y su solución lo justifican, el Estado en el que se llevó a cabo la operación consultará al Estado del explotador y al Estado de matrícula, según corresponda, respecto de las normas de seguridad operacional que aplica el explotador.

Nota.— En el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335), se proporcionan orientaciones sobre la supervisión de las operaciones realizadas por explotadores extranjeros. El manual también contiene orientaciones sobre consultas y actividades conexas, como las que se indican en 1.2.2, incluida la cláusula modelo de la OACI sobre seguridad operacional de la aviación que, de incluirse en un acuerdo bilateral o multilateral, prevé que se efectúen consultas entre Estados cuando cualquiera de las partes en un acuerdo bilateral o multilateral de servicios aéreos detecte problemas de seguridad operacional.*

Renumérense los párrafos subsiguientes.

. . .

CAPÍTULO 2. OPERACIONES DE VUELO

. . .

2.2.1 Certificado de explotador de servicios aéreos

2.2.1.1 Ningún explotador realizará operaciones de transporte aéreo comercial a menos que sea titular de un certificado válido de explotador de servicios aéreos expedido por el Estado del explotador.

2.2.1.2 El certificado de explotador de servicios aéreos autorizará al explotador a realizar operaciones de transporte aéreo comercial de conformidad con las ~~autorizaciones, condiciones y limitaciones especificadas~~especificaciones relativas a las operaciones.

Nota.— ~~En el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Doc 8335) figura orientación sobre el certificado de explotador de servicios aéreos y las autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas, que pueden estar contenidas en las especificaciones de las operaciones~~ Las disposiciones relativas al contenido del certificado de explotador de servicios aéreos y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones figuran en 2.2.1.5 y 2.2.1.6.

Nota editorial.— Trasládese el párrafo 2.2.1.3 a la Sección 2.2.2 (Supervisión de las operaciones de un explotador extranjero) como párrafo 2.2.2.1 y *renumérense* los párrafos subsiguientes.

~~2.2.1.4~~2.2.1.3 La expedición de un certificado de explotador de servicios aéreos por parte del Estado del explotador dependerá de que dicho explotador demuestre que cuenta con una organización adecuada, un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo, un programa de instrucción y arreglos de servicios de escala y de mantenimiento acordes con la naturaleza y la amplitud de las operaciones especificadas.

Nota.— En el ~~Anexo 6, Parte I~~, Adjunto F, figura orientación sobre la expedición del certificado de explotador de servicios aéreos.

~~2.2.1.5~~ 2.2.1.4 El mantenimiento de la validez de un certificado de explotador de servicios aéreos dependerá de que el explotador se atenga a los requisitos de ~~2.2.1.4~~2.2.1.3 bajo la supervisión del Estado del explotador.

~~2.2.1.6~~2.2.1.5 ~~En e~~El certificado de explotador de servicios aéreos ~~se~~ incluirá por lo menos ~~lo~~la información siguiente y, a partir del 1 de enero de 2012, tendrá el formato indicado en el párrafo 2 del Apéndice 3:

~~a) identificación del explotador (nombre, lugar);~~

~~b) fecha de expedición y período de validez;~~

~~c) descripción de los tipos de operaciones autorizados;~~

~~d) tipos de aeronave cuyo uso está autorizado; y~~

~~e) zonas de operación o rutas autorizadas.~~

a) Estado del explotador y autoridad expedidora;

b) número de certificado de explotador de servicios aéreos y fecha de vencimiento;

c) nombre del explotador, razón social y dirección de su oficina principal;

d) fecha de expedición, y nombre, firma y título del representante de la autoridad expedidora; y

e) adjunta al certificado de explotador de servicios aéreos, la información de contacto de las autoridades de gestión operacional, de modo de poder contactarlas sin demoras indebidas.

2.2.1.6 Las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos incluirán, como mínimo, la información enumerada en el párrafo 3 del Apéndice 3 y, a partir del 1 de enero de 2012, tendrán el formato establecido en dicho párrafo.

Nota.— El Adjunto F, en su párrafo 3.2.2, contiene información adicional que se puede incluir en las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos.

2.2.1.7 ***Recomendación****.—El formato del certificado de explotador de servicios aéreos y de sus especificaciones relativas a las operaciones deberían ser conformes a lo establecido en las secciones 2 y 3 del Apéndice 3.*

~~2.2.1.7~~2.2.1.8 El Estado del explotador establecerá un sistema tanto para la certificación como para la supervisión permanente del explotador, de conformidad con el Apéndice 2, con el objeto de asegurar que se mantengan las normas requeridas respecto de las operaciones según se prescribe en 2.2.

2.2.2 Supervisión de las operaciones de un explotador extranjero

~~2.2.1.3~~2.2.2.1 Los Estados contratantes reconocerán como válido un certificado de explotador de servicios aéreos expedido por otro Estado contratante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido el certificado sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en este Anexo.

Nota editorial.— El párrafo 2.2.2.1 se *trasladó*, y su numeración previa era 2.2.1.3.

2.2.2.2 Los Estados establecerán un programa con procedimientos para la supervisión de las operaciones realizadas en su territorio por un explotador extranjero y para tomar las medidas apropiadas, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional.

2.2.2.3 Un explotador aplicará y cumplirá con los requisitos establecidos por los Estados en los que se llevan a cabo las operaciones.

Nota.— El Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335), contiene orientaciones sobre la supervisión de las operaciones realizadas por explotadores extranjeros.*

Renumérense los párrafos subsiguientes.

. . .

CAPÍTULO 4. INSTRUMENTOS, EQUIPO Y DOCUMENTOS DE VUELO DEL HELICÓPTERO

Nota.— En el Capítulo 5 figuran las disposiciones relativas al equipo de comunicaciones y de navegación de a bordo.

4.1 Generalidades

. . .

4.1.2 Se llevará a bordo del helicóptero una copia auténtica certificada del certificado de explotador de servicios aéreos especificado en 2.2.1, y una copia de las ~~autorizaciones, condiciones y limitaciones~~especificaciones relativas a las operaciones pertinentes al tipo de helicóptero, expedidas conjuntamente con el certificado. Cuando el Estado del explotador haya expedido el certificado y las ~~autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas~~correspondientes especificaciones relativas a las operaciones en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.

Nota.— ~~En el~~ ~~Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335) figura orientación sobre el certificado de explotador de servicios aéreos y las autorizaciones, condiciones limitaciones conexas, que pueden estar contenidas en las especificaciones de las operaciones.*~~ *Las disposiciones relativas al contenido del certificado de explotador de servicios aéreos y las especificaciones relativas a las operaciones conexas figuran en 2.2.1.5 y 2.2.1.6.*

. . .

Insértese el nuevo Apéndice 3 como sigue:

APÉNDICE 3. CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS (AOC)

(Nota.— Véase la Sección II, Capítulo 2, 2.2.1.5 y 2.2.1.6)

1. Propósito y alcance

1.1 El AOC y sus especificaciones relativas a las operaciones, específicas para cada modelo, contendrán la información mínima requerida en los párrafos 2 y 3, respectivamente, en un formato normalizado.

1.2 El certificado de explotador de servicios aéreos y sus especificaciones relativas a las operaciones definirán las operaciones que está autorizado a realizar un explotador.

Nota.— El Adjunto F, en su párrafo 3.2.2, contiene información adicional que se puede incluir en las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos.

2. Plantilla del AOC

Nota.— En la Sección II, Capítulo 4, párrafo 4.1.2, se requiere llevar a bordo una copia auténtica certificada del AOC.

<table>
<tr><td colspan="3">CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS</td></tr>
<tr><td>[3]</td><td>Estado del explotador[1]

Autoridad expedidora[2]</td><td>[3]</td></tr>
<tr><td>AOC #[4]:

Fecha de vencimiento[5]:</td><td>Nombre del explotador[6]
Dba Razón social[7]
Dirección del explotador[9]:

Teléfono[10]:
Fax:
Correo-e:</td><td>Puntos de contacto operacionales:[8]
Se adjunta al presente AOC la información de contacto donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional sin demoras indebidas.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Por el presente, se certifica que ……..[11] está autorizado a realizar operaciones de transporte aéreo comercial según se define en las especificaciones relativas a las operaciones, que se adjuntan, de conformidad con el Manual de operaciones y con ……[12] .</td></tr>
<tr><td>Fecha de expedición[13]:</td><td colspan="2">Nombre y firma[14]:
Título:</td></tr>
</table>

***Notas**:*

1. *Reemplazar por el nombre del Estado del explotador.*
2. *Reemplazar por la identificación de la autoridad expedidora del Estado del explotador.*
3. *Para uso del Estado del explotador.*
4. *Número de AOC único, expedido por el Estado del explotador.*
5. *Fecha a partir de la cual pierde validez el AOC (dd-mm-aaaa).*

6. *Reemplazar por el nombre registrado del explotador.*
7. *Razón social del explotador, si es diferente. Insértese la abreviatura "Dba" (abreviatura de la locución inglesa "Doing business as", que significa "realiza sus actividades bajo la razón social siguiente") antes de la razón social.*
8. *La información de contacto enumerada en el adjunto al AOC incluye los números de teléfóno y de fax (con los correspondientes códigos de área), y la dirección de correo electrónico (si la poseen) en donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional para cuestiones relativas a operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, competencias de las tripulaciones de vuelo y de cabina, mercancías peligrosas y otros asuntos, según corresponda.*
9. *Dirección de la oficina principal del explotador.*
10. *Números de teléfono y de fax (con sus correspondientes códigos de área) de la oficina principal del explotador. Incluir también dirección de correo-e, si posee.*
11. *Nombre registrado del explotador.*
12. *Insertar referencia a las normas de aviación civil pertinentes.*
13. *Fecha de expedición del AOC (dd-mm-aaaa).*
14. *Título, nombre y firma del representante de la autoridad expedidora. El AOC también podrá llevar un sello oficial.*

3. Especificaciones relativas a las operaciones para cada modelo de aeronave

Nota.— En la Sección II, Capítulo 4, párrafo 4.1.2, se requiere llevar a bordo una copia de las especificaciones relativas a las operaciones que se indican en la presente sección.

3.1 Para cada modelo de aeronave de la flota del explotador, identificado por marca, modelo y serie de la aeronave, se incluirá la siguiente lista de autorizaciones, condiciones y limitaciones: información de contacto de la autoridad expedidora, nombre y número de AOC del explotador, fecha de expedición y firma del representante de la autoridad expedidora, modelo de la aeronave, tipos y área de operaciones, limitaciones y autorizaciones especiales.

Nota.— Si las autorizaciones y limitaciones son idénticas para dos o más modelos, esos modelos podrán agruparse en una lista única.

3.2 El formato de las especificaciones relativas a las operaciones al que se hace referencia en el párrafo 2.2.1.6 del Capítulo 2, será el siguiente:

Nota.— La MEL constituye una parte esencial del Manual de operaciones.

ESPECIFICACIONES DE LAS OPERACIONES
(sujetas a las condiciones aprobadas en el Manual de operaciones)

Información de contacto de la autoridad expedidora.
Teléfono[1]: _____; Fax: _____; Correo-e: _____

AOC Num.[2]: Nombre del explotador[3]: Fecha[4]: Firma:

Modelo de aeronave[5]:

Tipos de operaciones: Transporte aéreo comercial ☐ Pasajeros; ☐ Carga; ☐ Otros[6]**:……**

Área de operaciones[7]:

Limitaciones especiales[8]:

Autorizaciones especiales:	**Sí**	**No**	**Aprobaciones específicas[9]**	**Comentarios**
Mercancías peligrosas	☐	☐		
Operaciones con baja visibilidad				
Aproximación y aterrizaje	☐	☐	CAT[10] **….** RVR: m DH: ft	
Despegue	☐	☐	RVR[11]: m	
Navegación GNSS [12]	☐	☐		
Navegación FMS[13]	☐	☐		
Aeronavegabilidad permanente				
Otros[14]	☐	☐		

***Notes**: 1. Números de teléfono y fax de la autoridad, incluido el código de área. Incluir también dirección de correo-e, si posee.*

2. Insertar número de AOC correspondiente.

3. Insertar el nombre registrado del explotador.

4. Fecha de expedición de las especificaciones relativas a las operaciones (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la autoridad expedidora.

5. Insertar la designación asignada por el Equipo de taxonomía común CAST (Equipo de Seguridad de la Aviación Comercial)/OACI de la marca, modelo y serie de la aeronave, si se ha designado una serie (p.ej., Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232). La taxonomía CAST/OACI está disponible en el sitio web: http://www.intlaviationstandards.org/ .

6. Otro tipo de transporte (especificar) (p.ej., servicio médico de emergencia).

7. Enumerar la(s) área(s) geográfica(s) en que se realizará la operación autorizada (por coordenadas geográficas o rutas específicas, región de información de vuelo o límites nacionales o regionales).

8. Enumerar las limitaciones especiales aplicables (p.ej. VFR únicamente, de día únicamente, etc.).

9. Enumerar en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación o tipo de aprobación (con los criterios pertinentes).

10. Insertar la categoría de aproximación de precisión pertinente: CAT I, II, IIIA, IIIB o IIIC. Insertar la RVR mínima en metros y la altura de decisión en pies. Se utiliza una línea por categoría de aproximación enumerada.

11. Insertar la RVR mínima de despegue aprobada en metros. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.

12. Utilizar una línea por cada aprobación de navegación GNSS, con los criterios pertinentes.

13. *FMS – Sistema de gestión de vuelo.*
14. *En este espacio pueden ingresarse otras autorizaciones o datos, utilizando una línea por autorización (p.ej. autorización especial de aproximación, operaciones especiales, especificación de la(s) clase(s) de performance en que puede operar una aeronave, etc.).*

FIN del nuevo Apéndice 3.

. . .

ADJUNTO F. CERTIFICACIÓN Y CONVALIDACIÓN DEL EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS

Complemento de la Sección II, Capítulo 2, 2.2.1

. . .

3. Medidas para la aprobación

. . .

3.2 Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC)

3.2.1 El AOC que se requiere en el Anexo 6, Parte III, Sección II, Capítulo 2, 2.2.1 es un instrumento oficial ~~que, como se indica en 2.2.1.6, debería incluir aprobaciones de lo siguiente, como mínimo:~~. En la Sección II, Capítulo 2, párrafo 2.2.1.5, se enumera la información que ha de incluirse en el AOC:

~~a) identificación del explotador (nombre, lugar);~~

~~b) fecha de expedición y período de validez;~~

~~c) tipos de operaciones autorizadas;~~

~~d) tipos de aeronave cuyo uso está autorizado; y~~

~~e) zonas de operación o rutas autorizadas.~~

~~3.2.2 Algunos Estados utilizan el AOC y documentos conexos, como las especificaciones sobre operaciones, para documentar otras aprobaciones que se requieren en virtud de la Parte III, Sección II.~~

3.2.2 Además de las cuestiones incluidas en el Apéndice 3, párrafo 3, las especificaciones relativas a las operaciones podrán incluir otras autorizaciones especificas, tales como:

a) operaciones de despegue y aterrizaje con tiempo de exposición;

b) procedimientos especiales de aproximación (p.ej., aproximación con pendiente pronunciada, aproximación de precisión con asistencia radar del sistema de aterrizaje por instrumentos, aproximación de precisión con asistencia radar de la asistencia direccional de tipo localizador, aproximación RNP, etc.);

c) operaciones en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos en performance de Clase III; y

d) operaciones en áreas con procedimientos especiales (p.ej., operaciones en áreas que utilizan diferentes unidades de altimetría o diferentes procedimientos de reglaje del altímetro).

— — — — — — — —

ADJUNTO C a la comunicación AN 11/1.4.1-07/02

FORMULARIO DE RESPUESTA
PARA COMPLETAR Y DEVOLVER A LA OACI
JUNTO CON LOS COMENTARIOS QUE PUEDA TENER
SOBRE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS

A: The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montreal, Quebec
Canada, H3C 5H7

(**Estado) _____**

Marque (√) frente a una opción respecto a cada enmienda. Si opta por las opciones "acuerdo con comentarios" o "desacuerdo con comentarios", **proporcione sus comentarios en hojas independientes**.

	Acuerdo sin comentarios	*Acuerdo con comentarios**	*Desacuerdo sin comentarios*	*Desacuerdo con comentarios*	*Ninguna postura*
Enmienda del **Anexo 6** — *Operación de aeronaves*, **Parte I** — *Transporte aéreo comercial internacional— Aviones* (véase el Adjunto A)					
Enmienda del **Anexo 6** — *Operación de aeronaves*, **Parte III** — *Operaciones internacionales— Helicópteros* (véase el Adjunto B)					
Con referencia al párrafo 6 de la comunicación, la información de contacto de las autoridades de gestión operacional debería incluirse en (tilde uno de los casilleros ❒):	❒ en un adjunto al AOC, expedido por el explotador; o ❒ en un adjunto al AOC, expedido por las autoridades del Estado; o ❒ en un nuevo párrafo sobre las especificaciones relativas a las operaciones ❒ en el manual de operaciones, y llevarse a bordo.				

*"Acuerdo con comentarios" indica que su Estado u organización está de acuerdo con el objetivo y el impulso general de la propuesta de enmienda; en los comentarios propiamente dichos puede incluir, de ser necesario, sus reservas respecto a algunas partes de la propuesta y/o presentar una propuesta de alternativa al respecto.

Firma _____ Fecha _____

— — — — — — — —

ADJUNTO D a la comunicación AN 11/1.4.1-07/02

FORMULARIO RELATIVO A LA DOTACIÓN NECESARIA DE INSPECTORES DE EXPLOTADORES EXTRANJEROS

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las operaciones realizadas en el territorio de un Estado por explotadores extranjeros están sujetas a la supervisión de las autoridades de aviación civil del Estado. Para ejercer la supervisión, es necesario que los inspectores experimentados reciban instrucción específica para inspeccionar aeronaves extranjeras. El número de inspectores dependerá del número de explotadores extranjeros y del número de sus operaciones en el Estado.

1.2 Para algunos Estados, es difícil determinar la dotación de inspectores y la instrucción específica que se necesita. Este formulario tiene por objetivo recolectar datos de los Estados que cuentan con programas de supervisión maduros, que se utilizarán como apoyo en la elaboración de textos de orientación al respecto. Para ello, se le solicita que tenga a bien completar y enviar el presente formulario.

2. DATOS RELATIVOS A INSPECTORES A CARGO DE LA VIGILANCIA DE LOS EXPLOTADORES EXTRANJEROS

Estado: _____
Núm. de inspectores: _____ Operaciones de vuelo: _____; Aeronavegabilidad: _____ ; Carga: _____; Cabina de pasajeros: _____ ;
Si existe un procedimiento oficial para determinar el número adicional de inspectores necesarios para la supervisión de los explotadores extranjeros, **por favor indique los detalles de dicho procedimiento en hoja aparte**.
Instrucción específica que se imparte a los inspectores experimentados para inspeccionar aeronaves de explotadores extranjeros (temas/duración):
Número de explotadores comerciales extranjeros que realizan operaciones regularmente (es decir, más de 10 operaciones por año, aproximadamente) dentro del territorio de su Estado: _____
Número total de operaciones anuales que realizan los explotadores extranjeros en el territorio de su Estado: _____
Nombre: _____ Fecha: _____ Firma: _____ Título: _____

— FIN —

APPENDIX A
SUMMARY OF REPLIES TO STATE LETTER AN 11/1.4 – 07/02

A — Agreement without comments (includes “no objections”)
AC — Agreement with comments and/or reservations
DC — Disagreement with comments
NP — No indication of position (includes “no comments” and acknowledgements)

Note.— X in the “AC” and “DC” columns indicates that the State concerned agrees with comments on certain parts of the amendment whilst disagreeing with others.

State/International Organization	Annex 6 Part I				Annex 6 Part III			
	A	AC	DC	NP	A	AC	DC	NP
Afghanistan								
Albania								
Algeria								
Andorra								
Angola								
Antigua and Barbuda								
Argentina	X				X			
Armenia								
Australia								
Austria	X				X			
Azerbaijan								
Bahamas								
Bahrain	X				X			
Bangladesh								
Barbados	X				X			
Belarus								
Belgium								
Belize								
Benin								
Bhutan								
Bolivia								
Bosnia and Herzegovina								
Botswana								
Brazil								
Brunei Darussalam								
Bulgaria								
Burkina Faso								
Burundi								
Cambodia								
Cameroon								
Canada		X				X		
Cape Verde								
Central African Republic								
Chad								
Chile								
China	X				X			
Colombia								
Comoros								
Congo								
Cook Islands								
Costa Rica								
Côte d’Ivoire								
Croatia								
Cuba								
Cyprus								
Czech Republic		X				X		
Democratic People’s Republic of Korea								
Democratic Republic of the Congo								

State/International Organization	Annex 6 Part I				Annex 6 Part III			
	A	AC	DC	NP	A	AC	DC	NP
Denmark								
Djibouti								
Dominican Republic								
Ecuador								
Egypt								
El Salvador								
Equatorial Guinea								
Eritrea								
Estonia								
Ethiopia								
Fiji								
Finland								
France								
Gabon								
Gambia	X				X			
Georgia								
Germany								
Ghana								
Greece								
Grenada								
Guatemala								
Guinea								
Guinea-Bissau								
Guyana								
Haiti								
Honduras								
Hungary								
Iceland								
India								
Indonesia								
Iran (Islamic Republic of)								
Iraq								
Ireland								
Israel								
Italy								
Jamaica								
Japan								
Jordan								
Kazakhstan								
Kenya								
Kiribati								
Kuwait								
Kyrgyzstan								
Lao People’s Democratic Republic								
Latvia	X				X			
Lebanon								
Lesotho								
Liberia	X				X			

State/International Organization	Annex 6 Part I				Annex 6 Part III			
	A	AC	DC	NP	A	AC	DC	NP
Libyan Arab Jamahiriya								
Lithuania								
Luxembourg								
Madagascar								
Malawi								
Malaysia								
Maldives								
Mali								
Malta								
Marshall Islands								
Mauritania								
Mauritius								
Mexico								
Micronesia (Federated States of)								
Monaco								
Mongolia								
Montenegro								
Morocco								
Mozambique								
Myanmar								
Namibia								
Nauru								
Nepal								
Netherlands								
New Zealand	X				X			
Nicaragua								
Niger								
Nigeria								
Norway		X				X		
Oman								
Pakistan	X				X			
Palau								
Panama	X				X			
Papua New Guinea								
Paraguay								
Peru								
Philippines	X				X			
Poland								
Portugal								
Qatar								
Republic of Korea								
Republic of Moldova								
Romania	X				X			
Russian Federation								
Rwanda								
Saint Kitts and Nevis								
Saint Lucia								
Saint Vincent and the Grenadines								
Samoa	X				X			
San Marino								
Sao Tome and Principe								
Saudi Arabia								
Senegal								
Serbia								
Seychelles								
Sierra Leone								
Singapore		X				X		

State/International Organization	Annex 6 Part I				Annex 6 Part III			
	A	AC	DC	NP	A	AC	DC	NP
Slovakia	X				X			
Slovenia								
Solomon Islands								
Somalia								
South Africa								
Spain								
Sri Lanka								
Sudan								
Suriname								
Swaziland								
Sweden		X				X		
Switzerland								
Syrian Arab Republic								
Tajikistan								
Thailand								
The former Yugoslav Republic of Macedonia	X				X			
Timor-Leste								
Togo								
Tonga								
Trinidad and Tobago								
Tunisia								
Turkey								
Turkmenistan								
Uganda								
Ukraine								
United Arab Emirates								
United Kingdom								
United Republic of Tanzania								
United States								
Uruguay	X				X			
Uzbekistan								
Vanuatu								
Venezuela								
Viet Nam								
Yemen								
Zambia								
Zimbabwe								
International Organizations								
ACI								
ACAC								
EC								
EUROCONTROL								
IATA	X				X			
IBAC								
ICCAIA								
IFALPA	X				X			
UNFCCC								
WMO								
TOTALS	19	5	0	0	19	5	0	0

Adjunto D - Tarea RPEO-3/15

In reference to paragraph 4 of State letter AN 11/1.4 – 07/02, contact details of operational management should be listed in:

OP — An attachment to the AOC, issued by the operator
SA — An attachment to the AOC, issued by the State authority
OS — In a new paragraph of the operations specifications
OM — In the operations manual and carried on board

State/International Organization	Listed in:			
	OP	SA	OS	OM
Afghanistan				
Albania				
Algeria				
Andorra				
Angola				
Antigua and Barbuda				
Argentina				
Armenia				
Australia				
Austria				
Azerbaijan				
Bahamas				
Bahrain				
Bangladesh				
Barbados		X		
Belarus				
Belgium				
Belize				
Benin				
Bhutan				
Bolivia				
Bosnia and Herzegovina				
Botswana				
Brazil				
Brunei Darussalam				
Bulgaria				
Burkina Faso				
Burundi				
Cambodia				
Cameroon				
Canada				X
Cape Verde				
Central African Republic				
Chad				
Chile				
China				X
Colombia				
Comoros				
Congo				
Cook Islands				
Costa Rica				
Côte d'Ivoire				
Croatia				
Cuba				
Cyprus				
Czech Republic		X		
Democratic People's Republic of Korea				
Democratic Republic of the Congo				
Denmark				
Djibouti				

State/International Organization	Listed in:			
	OP	SA	OS	OM
Dominican Republic				
Ecuador				
Egypt				
El Salvador				
Equatorial Guinea				
Eritrea				
Estonia				
Ethiopia				
Fiji				
Finland				
France				
Gabon				
Gambia		X		
Georgia				
Germany				
Ghana				
Greece				
Grenada				
Guatemala				
Guinea				
Guinea-Bissau				
Guyana				
Haiti				
Honduras				
Hungary				
Iceland				
India				
Indonesia				
Iran (Islamic Republic of)				
Iraq				
Ireland				
Israel				
Italy				
Jamaica				
Japan				
Jordan				
Kazakhstan				
Kenya				
Kiribati				
Kuwait				
Kyrgyzstan				
Lao People's Democratic Republic				
Latvia	X			
Lebanon				
Lesotho				
Liberia		X		
Libyan Arab Jamahiriya				
Lithuania				
Luxembourg				
Madagascar				

State/International Organization	Listed in:			
	OP	SA	OS	OM
Malawi				
Malaysia				
Maldives				
Mali				
Malta				
Marshall Islands				
Mauritania				
Mauritius				
Mexico				
Micronesia (Federated States of)				
Monaco				
Mongolia				
Montenegro				
Morocco				
Mozambique				
Myanmar				
Namibia				
Nauru				
Nepal				
Netherlands				
New Zealand			X	
Nicaragua				
Niger				
Nigeria				
Norway				X
Oman				
Pakistan				
Palau				
Panama				
Papua New Guinea				
Paraguay				
Peru				
Philippines	X			
Poland				
Portugal				
Qatar				
Republic of Korea				
Republic of Moldova				
Romania	X			
Russian Federation				
Rwanda				
Saint Kitts and Nevis				
Saint Lucia				
Saint Vincent and the Grenadines				
Samoa				X
San Marino				
Sao Tome and Principe				
Saudi Arabia				
Senegal				
Serbia				
Seychelles				
Sierra Leone				
Singapore		X		
Slovakia				
Slovenia				
Solomon Islands				
Somalia				
South Africa				

State/International Organization	Listed in:			
	OP	SA	OS	OM
Spain				
Sri Lanka				
Sudan				
Suriname				
Swaziland				
Sweden	X			
Switzerland				
Syrian Arab Republic				
Tajikistan				
Thailand				
The former Yugoslav Republic of Macedonia				X
Timor-Leste				
Togo				
Tonga				
Trinidad and Tobago				
Tunisia				
Turkey				
Turkmenistan				
Uganda				
Ukraine				
United Arab Emirates				
United Kingdom				
United Republic of Tanzania				
United States				
Uruguay				
Uzbekistan				
Vanuatu				
Venezuela				
Viet Nam				
Yemen				
Zambia				
Zimbabwe				
International Organizations				
TOTALS	4	5	1	5

— — — — — — — —

APPENDIX B

COMMENTS OF STATES AND INTERNATIONAL ORGANIZATIONS IN RESPONSE TO STATE LETTER AN 11/1.4.1-07/02

Note.— All references are to the attachments to State letter AN 11/1.4.1-07/02 unless indicated otherwise.

REFERENCE: General comments

No general comments received. However, fifteen States provided an indication as to which document should contain the contact details at which operational management can be contacted without undue delay.

The summary of the States' input is that the contact details should be in:

- An attachment to the AOC, issued by the operator (four States); or
- An attachment to the AOC, issued by the State authority (five States); or
- In a new paragraph of the operations specifications (one State); or
- In the operations manual and carried on board (five States).

SECRETARIAT'S COMMENTS

The Secretariat notes the various options chosen by States and that there is no clear consensus on this issue. In this respect, it is deemed that the intent of the proposal is to have the contact details readily available on board, for reference. Therefore, the Secretariat proposes to leave a flexibility for States to choose where the data can be accessed, as long as the AOC defines the location of the data in a controlled document.

ACTION PROPOSED

Amend Annex 6, Part I, Appendix 6, paragraph 2 (page A-6) and Part III, Appendix 3, paragraph 2 (page B-7) as follows:

AIR OPERATOR CERTIFICATE		
[3]	**State of the Operator**[1] **Issuing Authority**[2]	[3]
AOC #[4]**:** Expiry Date[5]:	**Operator Name**[6] **Dba** Trading Name[7] Operator address[9]: Telephone[10]: Fax: E-mail:	**Operational Points of Contact:**[8] Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in ~~an attachment to this AOC~~ ……[11].
This certificate certifies that ……[11] ~~12~~ is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the Operations Manual and the ……~~12~~ 13.		

[with a new footnote 11 and renumbering of subsequent footnotes:]

11. Insertion of the controlled document, carried on board, in which the contact details are listed, with the appropriate paragraph or page reference. For example, "Contact details …. are listed in the Operations Manual, Gen/Basic, Chapter 1, 1.1"; or "… are listed in the Operations Specifications, page 1"; or "… are listed in an attachment to this document".

.

STATES' AND INTERNATIONAL ORGANIZATIONS' COMMENTS

REFERENCE: Page A-2, Annex 6, Part I, Chapter 3, 3.2.1
Page B-3, Annex 6, Part III, Chapter 1, 1.2.1

Singapore

In subparagraph 3.2.1, more elaboration could be given to clarify the phrase "applicable laws, regulations and procedures" to define what could be meant by applicable as well as from which State the laws, regulations and procedures are derived. While we understand that foreign operators should comply with the laws, regulations and procedures of the States they operate into, we recommend to explicitly mention this in the subparagraph.

SECRETARIAT'S COMMENTS

The Secretariat agrees with the comment from **Singapore**. It is proposed to modify the text to better define the word "applicable" as meaning the laws, regulations and procedures applicable within the State's territory. To improve the paragraph readability, the order of terms is slightly modified.

ACTION PROPOSED

Amend Annex 6, Part I, paragraph 3.2.1 and Part III, paragraph 1.2.1 as follows:

3.2.1 and 1.2.1 When a State identifies a case of non-compliance or suspected non-compliance by a foreign operator with ~~applicable~~ laws, regulations and procedures applicable within its territory~~by a foreign operator~~, or a similar serious …

STATES' AND INTERNATIONAL ORGANIZATIONS' COMMENTS

REFERENCE: **Page A-3, Annex 6, Part I, Chapter 3, 3.2.2 Note**
Page B-3, Annex 6, Part III, Chapter 1, 1.2.2 Note

Singapore

In the Note to Chapter 3, ICAO Doc 8335 was recommended as a form of guidance on the surveillance of operations by foreign operators. While the ICAO Doc 8335 provides extensive guidance on surveillance of operations, much of the content would be more relevant to surveillance of local operators, which is inherently a more detailed surveillance programme than that for foreign operators. Therefore, there could be concerns that use of the ICAO Doc 8335 without clarification on the limits of the surveillance policy could lead to foreign operator operations surveillance program to be too extensive for practical surveillance purposes. This would then be almost equivalent to implementing a "foreign AOC" system. While the foreign operator surveillance programme needs to be rigorous, we should be mindful of the level of details to be incorporated into the programme for practical surveillance reasons.

In addition, to encourage standardization across global operations and to facilitate implementation, ICAO could identify a list of surveillance items for attention in addition to providing reference guidance. This will ensure that surveillance programmes worldwide are implemented fairly on a common and agreeable basis.

SECRETARIAT'S COMMENTS

Referring to the comments from **Singapore**, the Secretariat would like to point out that, when developing the amendment proposal, it also drafted a chapter on the surveillance of foreign operators and a ramp inspection checklist, applicable to all operators but with associated guidance material for inspecting foreign operators. This material will be incorporated in the update of the *Manual of Procedures for*

Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335) on which the Secretariat is working on. The new edition of Doc 8335 will also contain the ICAO model safety clause. The content of the Note is based on this new edition.

The concerns of **Singapore** should thus be alleviated.

ACTION PROPOSED

No change.

STATES' AND INTERNATIONAL ORGANIZATIONS' COMMENTS

REFERENCE: Page A-4, Annex 6, Part I, Chapter 4, 4.2.1.8
Page B-4, Annex 6, Part III, Chapter 2, 2.2.1.7

Canada

The document is consistent in its application of the phrase "air operator certificate and its associated operations specifications" with the exception of Recommendations 4.2.1.8 (page A-4) and 2.2.1.7 (page B-4) that both have the word "associated" missing.

SECRETARIAT'S COMMENTS

The Secretariat agrees with the comment from **Canada**.

ACTION PROPOSED

Amend Annex 6, Part I, paragraph 4.2.1.8 and Part III, paragraph 2.2.1.7 as follows:

4.2.1.8 and 2.2.1.7 ***Recommendation***.— *The air operator certificate and its associated operations specifications should follow the layouts of Appendix 6, paragraphs 2 and 3.*

REFERENCE: Page A-7, Annex 6, Part I, Appendix 6, 3.2
Page B-8, Annex 6, Part III, Appendix 3, 3.2

STATES' AND INTERNATIONAL ORGANIZATIONS' COMMENTS

Canada

It is also recommended that the operations specifications form include Dba Trading Name following Operator Name.

Czech Republic

Operations specifications for Annex 6, Part I (see Appendix 6) as well as for Annex 6, Part III (see Appendix 3) – special authorization "Continued Airworthiness" is not clear defined in this form and its content should be specified in Notes for filling this form.

Norway

Annex 6, Part I and Part III:

1. With respect to the proposed operations specifications, we believe that reference to continued airworthiness should be deleted from the form. The reason for this is that the continued airworthiness is subject to a specific approval, and forms a part of the AOC approval. Therefore, there is no need to identify the continued airworthiness on the operations specifications.

2. The AOC form and operations specifications form should be harmonized with the equivalent AOC and operations specifications forms issued by JAA member States and (in the future) EASA.

Sweden

The layout of an AOC and its content for an operator in the European Community will in the future be prescribed by the European Aviation Safety Agency, EASA.

SECRETARIAT'S COMMENTS

The Secretariat agrees with the comments from **Canada** and the **Czech Republic**.

The Secretariat agrees with the first comment from **Norway**, that the continuing airworthiness programme is subject to a specific approval. However, it believes that it is important to keep the reference to "Continuing Airworthiness" on the operations specifications, as it documents the specific continuing airworthiness approval, for the benefit of foreign Authorities. As a follow-up of the Airworthiness Panel Working Group of the Whole twelfth meeting, the Secretariat proposes to align the terminology with current practice, replacing the word "Continued" by "Continuing".

Continued airworthiness is a responsibility of the State of Design. Continuing airworthiness is an operator's responsibility and the operator programme is approved, either as a discrete task or as part of the AOC, by the State of the Operator. This approved programme, complying with national regulations, can be referenced in the "Specific Approval" column.

The Secretariat notes the comment from **Sweden**. Referring to the second paragraph of the comments from **Norway**, the Secretariat draws attention to the fact that the task force that developed the proposal included participation from JAA (initially) and EASA. There was a consensus on the AOC and operations specifications forms.

ACTION PROPOSED

Amend the operations specifications form in paragraph 3.2 of Part I and Part III as follows:

Annex 6, Part I, Appendix 6, paragraph 3.2:

OPERATIONS SPECIFICATIONS **(subject to the approved conditions in the Operations Manual)**				
Issuing Authority Contact Details. Telephone[1]: _____; Fax: _____; E-mail: _____				
AOC#[2]:	Operator Name[3]: **Dba** Trading Name		Date[4]:	Signature:
Aircraft Model[5]:				
Types of operation: Commercial air transportation ☐ Passengers; ☐ Cargo; ☐ Other[6]**:……**				
Area of operation[7]:				
Special Limitations[8]:				
Special Authorizations:	**Yes**	**No**	**Specific Approvals[9]**	**Remarks**
Dangerous Goods	☐	☐		
……				
GNSS Navigation[15]	☐	☐		
FMS[16] **Navigation**	☐	☐		
Continuinged Airworthiness			[17]	
Others[~~17~~ 18]	☐	☐		

. . .

3. Insertion of the operator registered name and the operator trading name, if different. Insert "Dba" before the trading name (for "Doing business as").

. . .

17. Insert the name of the person/organization, responsible for maintenance, conducting the continuing airworthiness work and the regulation which requires the work, i.e. within the AOC regulation or a specific approval (e.g. EC2042/2003, Part M, Subpart G).

~~17~~ 18. Other authorizations or data can be entered here, ...

Annex 6, Part III, Appendix 3, paragraph 3.2

OPERATIONS SPECIFICATIONS **(subject to the approved conditions in the Operations Manual)**				
Issuing Authority Contact Details. Telephone[1]: _____; Fax: _____; E-mail: _____				
AOC#[2]:	Operator Name[3]: Dba Trading Name:		Date[4]:	Signature:
Aircraft Model[5]:				
Types of operation: Commercial air transportation ☐ Passengers; ☐ Cargo; ☐ Other[6]**:……**				
Area of operation[7]:				
Special Limitations[8]:				
Special Authorizations:	**Yes**	**No**	**Specific Approvals[9]**	**Remarks**
Dangerous Goods	☐	☐		
Low Visibility Operations				
Approach and Landing	☐	☐	CAT[10] **….** RVR: m DH: ft	
Take-off	☐	☐	RVR[11]: m	
GNSS Navigation[12]	☐	☐		
FMS[13] Navigation	☐	☐		
Continueding Airworthiness			[14]	
Others[14-15]	☐	☐		

. . .

3. Insertion of the operator registered name and the operator trading name, if different. Insert "Dba" before the trading name (for "Doing business as").

. . .

14. Insert the name of the person/organization, responsible for maintenance, conducting the continuing airworthiness work and the regulation which requires the work, i.e. within the AOC regulation or a specific approval (e.g. EC2042/2003, Part M, Subpart G).

~~14~~ 15. Other authorizations or data can be entered here, ...

— END —

International Civil Aviation Organization | Organisation de l'aviation civile internationale | Organización de Aviación Civil Internacional | Международная организация гражданской авиации | منظمة الطيران المدني الدولي | 国际民用航空组织

Tel.: +1 514-954-8153

Ref.: AN 11/1.3.21-08/23

28 de marzo de 2008

Asunto: Adopción de la Enmienda 32 del Anexo 6, Parte I

Tramitación: Notificar: a) toda desaprobación antes del 20 de julio de 2008; b) el cumplimiento y toda diferencia antes del 20 de octubre de 2008 y 1 de diciembre de 2009

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de comunicarle que, en la segunda sesión de su 183º período de sesiones, celebrada el 3 de marzo de 2008, el Consejo adoptó la Enmienda 32 de las *Normas y métodos recomendados internacionales, Operación de aeronaves — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones* (Anexo 6, Parte I al Convenio sobre Aviación Civil Internacional). En el sitio web ICAO-NET (www.icao.int/icaonet) pueden obtenerse los textos de la enmienda y la Resolución de adopción, los cuales aparecen adjuntos a la versión electrónica de la presente comunicación.

2. Al adoptar la enmienda, el Consejo fijó el 20 de julio de 2008 como fecha en que surtirá efecto, salvo en lo que se refiere a aquellas partes de la misma respecto a las cuales la mayoría de los Estados contratantes hiciera constar su desaprobación antes de dicha fecha. Además, el Consejo resolvió que la Enmienda 32, en la medida en que surta efecto, sea aplicable a partir del 20 de noviembre de 2008, con excepción de los párrafos 4.2.1.6 y 4.2.1.7 referentes al formato del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) y a las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al AOC, que serán aplicables el 1 de enero de 2010.

3. La Enmienda 32 dimana de:

a) la Secretaría, con la asistencia de un grupo de estudio *ad hoc* integrado por representantes estatales y de la industria para reforzar la supervisión y los requisitos de los explotadores extranjeros y armonizar el contenido y el formato del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); y

999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

Tel.: +1 514-954-8219
Fax: +1 514-954-6077

E-mail: icaohq@icao.int
www.icao.int

b) la Secretaría, con la asistencia del Grupo de estudio sobre performance de navegación requerida y requisitos operacionales especiales (RNPSORSG), para uniformizar la terminología relativa a la performance de navegación requerida (RNP) y a la navegación de área (RNAV) con el concepto de navegación basada en la performance (PBN).

4. En la propuesta de enmienda que atañe al AOC se oficializa el régimen de autorizaciones, condiciones y limitaciones, que también se conocen como "especificaciones relativas a las operaciones", correspondientes al AOC. La armonización del contenido y formato del AOC tiene por objetivo reducir las numerosas variantes que existen actualmente y que obstaculizan la admisión y supervisión de explotadores extranjeros. Los textos propuestos abarcan lo siguiente:

a) formato y contenido del AOC;

b) una lista de los elementos básicos que deberían incluirse en las especificaciones relativas a las operaciones;

c) una plantilla que contiene los elementos más comunes de las especificaciones relativas a las operaciones y textos de orientación sobre elementos adicionales, que los Estados pueden consultar en la parte pública del sitio web Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX) (www.icao.int/fsix), de la OACI; y

d) la definición pertinente necesaria para respaldar las disposiciones antedichas.

5. Con normas y métodos recomendados (SARPS) adicionales se cubre la vigilancia por un Estado de las operaciones que realiza un explotador extranjero en su territorio. El objetivo de estas disposiciones es mejorar la seguridad operacional.

6. La propuesta de enmienda que atañe a la PBN surge a raíz de la elaboración del concepto de PBN y orientación conexa y tiene el objetivo de facilitar la aplicación de la RNAV y la RNP en forma armonizada a escala mundial, con lo que se resuelve la cuestión de la divergencia en las tendencias de aplicación.

7. En cumplimiento de la decisión del 26º período de sesiones de la Asamblea, me complace señalar a su atención la costumbre ya establecida en la Organización de proporcionar documentación a los Estados que la soliciten. A este respecto, deseo remitirle al sitio web ICAO-NET (www.icao.int/icaonet), donde podrá acceder a toda la documentación pertinente. Ya no se sigue la práctica de enviar ejemplares impresos de dicha documentación.

8. De conformidad con la Resolución de adopción, me permito solicitarle:

a) que me comunique, antes del 20 de julio de 2008, si su Gobierno desea hacer constar su desaprobación respecto a alguna parte de las enmiendas adoptadas de las normas y métodos recomendados (SARPS) incluidas en la Enmienda 32, utilizando el formulario que figura como Adjunto A a la presente. Le ruego tome nota de que sólo es necesario hacer constar la desaprobación y que, si no hay respuesta, se dará por supuesto que no se desaprueba la enmienda;

b) que me comunique, antes del 20 de octubre de 2008[1], utilizando el formulario que figura como Adjunto B:

[1] El 1 de diciembre de 2009 para los párrafos 4.2.1.6 y 4.2.1.7 referentes al formato del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) y a las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al AOC.

1) las diferencias que puedan existir al 20 de noviembre de 2008[2] entre los reglamentos o métodos nacionales de su Gobierno y las disposiciones del Anexo 6, Parte I en su conjunto, tal como ha quedado modificado por todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 32 y, posteriormente, cualquier otra diferencia que pueda surgir; y

2) la fecha o fechas en las cuales su Gobierno habrá dado cumplimiento a las disposiciones del Anexo 6, Parte I en su conjunto, tal como queda modificado por todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 32.

9. Respecto a lo que se solicita en el párrafo 8 a), cabe señalar que una notificación de desaprobación respecto a la Enmienda 32 o cualesquiera de sus partes con arreglo al Artículo 90 del Convenio no constituye una notificación de diferencias en virtud del Artículo 38 del Convenio. Para cumplir esta última disposición, si existen diferencias, es necesario presentar una declaración por separado, tal como se solicita en el párrafo 8 b) 1). A este respecto, se recuerda que las normas internacionales de los Anexos tienen carácter vinculante condicional, en la medida en que el Estado o Estados en cuestión no hayan notificado diferencias en virtud del Artículo 38 del Convenio.

10. En la Nota sobre la notificación de diferencias (Adjunto C) se proporciona orientación sobre la determinación y notificación de diferencias.

11. Puede evitarse reiterar detalladamente las diferencias ya notificadas, en caso de que continúen estando en vigor, declarando que siguen siendo válidas.

12. Le agradecería que también enviase una copia de las notificaciones mencionadas en el párrafo 8 b) a la Oficina regional de la OACI acreditada ante su Gobierno.

13. Tan pronto como sea posible después de que haya surtido efecto la Enmienda 32, el 20 de julio de 2008, le remitiremos las páginas sustitutivas correspondientes a la misma.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

Taïeb Chérif
Secretario General

Adjuntos:
A — Formulario de notificación de desaprobación total o parcial de la Enmienda 32 del Anexo 6, Parte I
B — Formulario de notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 6, Parte I
C — Nota sobre la notificación de diferencias

[2] El 1 de enero de 2010 para los párrafos 4.2.1.6 y 4.2.1.7 referentes al formato del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) y a las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al AOC.

ADJUNTO A a la comunicación AN 11/1.3.21-08/23

NOTIFICACIÓN DE DESAPROBACIÓN TOTAL O PARCIAL DE LA ENMIENDA 32 DEL ANEXO 6, PARTE I

Al: Secretario General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 University Street
Montreal, Quebec
CANADA H3C 5H7

(**Estado**) _____ por la presente desea desaprobar las partes siguientes de la Enmienda 32 del Anexo 6, Parte I:

Firma_____ Fecha_____

NOTAS

1) Si desea desaprobar la Enmienda 32 del Anexo 6, Parte I, en su totalidad o en parte, rogamos que envíe esta notificación de desaprobación de modo que llegue a la Sede de la OACI el 20 de julio de 2008 a más tardar. Si no se hubiera recibido para esa fecha, se supondrá que no desaprueba la enmienda. **Si usted aprueba todas las partes de la Enmienda 32, no es necesario devolver el presente aviso de desaprobación**.

2) La presente notificación no debería considerarse como notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 6, Parte I. Es necesario enviar notificaciones separadas al respecto. (Véase el Adjunto B).

3) Utilícense hojas adicionales en caso necesario.

— — — — — — — —

ADJUNTO B a la comunicación AN 11/1.3.21-08/23

NOTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO O DIFERENCIAS CON RESPECTO AL ANEXO 6, PARTE I
(comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 32 inclusive)

Al: Secretario General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 University Street
Montreal, Quebec
CANADA H3C 5H7

1. No existirá diferencia alguna, al _____, entre los reglamentos o métodos nacionales de (**Estado**)_____ y las disposiciones del Anexo 6, Parte I, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 32 inclusive.

2. Existirán las diferencias siguientes, al _____, entre los reglamentos o métodos de (**Estado**) _____ y las disposiciones del Anexo 6, Parte I, incluida la Enmienda 32 [véase la Nota 3) a continuación].

a) **Disposición del Anexo** (Indíquense los párrafos exactamente)	b) **Categoría de la diferencia** (Indíquese A, B o C)	c) **Detalles de la diferencia** (Descríbase la diferencia con claridad y concisión)	d) **Observaciones** (Indíquense los motivos de la diferencia)

(Utilícense hojas adicionales en caso necesario)

3. En las fechas que se indican más abajo, (**Estado**)_____ habrá cumplido con las disposiciones del Anexo 6, Parte I, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 32 inclusive, con respecto a las cuales se han notificado diferencias en el párrafo 2.

a) **Disposición del Anexo** (Indíquense los párrafos exactamente)	b) **Fecha**	c) **Comentarios**

(Utilícense hojas adicionales en caso necesario)

Firma_____ Fecha_____

NOTAS

1) Si el párrafo 1 fuera aplicable en su caso, sírvase completarlo y devolver este formulario a la Sede de la OACI. Si el párrafo 2 fuera aplicable en su caso, sírvase completar los párrafos 2 y 3 y devolver este formulario a la Sede de la OACI.

2) Rogamos que envíe el formulario de modo que llegue a la Sede de la OACI a más tardar el 20 de octubre de 2008 y el 1 de diciembre de 2009 para los párrafos 4.2.1.6 y 4.2.1.7 referentes al formato del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) y a las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al AOC.

3) Puede evitarse reiterar en detalle las diferencias anteriormente notificadas, en caso de que continúen estando en vigor, declarando que siguen siendo válidas.

4) En la Nota sobre la notificación de diferencias respecto al Anexo 6, Parte I (Adjunto C) se proporciona orientación sobre la notificación de diferencias.

5) Rogamos enviar una copia de la presente notificación a la Oficina regional de la OACI acreditada ante su Gobierno.

— — — — — — — —

ADJUNTO C a la comunicación AN 11/1.3.21-08/23

NOTA SOBRE LA NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS RESPECTO AL ANEXO 6, PARTE I Y FORMA DE HACERLA

(Preparada y publicada de acuerdo con las instrucciones del Consejo)

1. *Introducción*

1.1 La Asamblea y el Consejo, al examinar las notificaciones de diferencias que se han recibido en cumplimiento del Artículo 38 del Convenio, han observado repetidamente que no son enteramente satisfactorias.

1.2 A efectos de lograr que sean más completas, se publica esta nota para facilitar la determinación y notificación de dichas diferencias e indicar el principal objeto de tal notificación.

1.3 El principal objeto de la notificación de diferencias es fomentar la seguridad operacional y eficiencia de la navegación aérea, asegurándose de que los organismos gubernamentales y demás entidades interesadas en la aviación civil internacional, incluidos los explotadores y otros proveedores de servicios, conozcan perfectamente la reglamentación y las disposiciones nacionales en cuanto difieren de las prescritas en las normas de la OACI.

1.4 Por consiguiente, se solicita a los Estados contratantes que presten particular atención a la notificación de diferencias respecto a las normas del Anexo 6, Parte I, la cual debe realizarse a más tardar para el 20 de octubre de 2008, y el 1 de diciembre de 2009 para los párrafos 4.2.1.6 y 4.2.1.7 referentes al formato del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) y a las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al AOC. El Consejo insta también a los Estados contratantes a hacer extensivas las consideraciones anteriores a los métodos recomendados.

1.5 Se ruega además a los Estados contratantes observar que es necesario hacer una declaración explícita de su intención de cumplir, cuando la hubiera, y en caso contrario debe declararse la diferencia o las diferencias que existirán. Esta declaración debería hacerse respecto a todo el Anexo, es decir, con todas las enmiendas incluida la Enmienda 32, y no sólo respecto de esta última.

1.6 Si se han hecho notificaciones con anterioridad respecto a este Anexo, puede evitarse la repetición detallada, si correspondiera, indicando que sigue siendo válida la notificación anterior. A este respecto, se solicita a los Estados proporcionar una actualización sobre toda diferencia notificada previamente, después de cada enmienda, de corresponder, hasta que dicha diferencia deje de existir.

2. *Notificación de diferencias respecto al Anexo 6, Parte I, incluida la Enmienda 32*

2.1 La experiencia ha demostrado que la notificación de diferencias con respecto al Anexo 6, Parte I, ha sido demasiado amplia en algunos casos, ya que algunas de ellas consistían en una misma idea expresada de diferente manera.

2.2 La orientación a los Estados contratantes en cuanto a la notificación de diferencias relativas al Anexo 6, Parte I, solamente puede darse en términos muy generales. Cuando los reglamentos nacionales de los Estados exijan el cumplimiento de procedimientos que, sin ser idénticos a los contenidos en el Anexo, son fundamentalmente iguales, no debería notificarse ninguna diferencia, puesto que los detalles de los procedimientos existentes son objeto de notificación mediante las publicaciones de información aeronáutica (AIP). Aun cuando el Artículo 38 del Convenio no contempla la notificación de diferencias con respecto a los métodos recomendados, se encarece a los Estados contratantes notificar a

la Organización las diferencias existentes entre sus reglamentos y métodos nacionales y los métodos recomendados correspondientes que figuren en un Anexo. Los Estados deberían categorizar cada diferencia notificada según que el reglamento nacional correspondiente sea:

a) ***Más estricto o exceda la norma o método recomendado (SARP) de la OACI (Categoría A)***. Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional es más exigente que el SARP correspondiente, o impone una obligación en el ámbito del Anexo que no está especificada en un SARP. Esto reviste particular importancia cuando un Estado exige una norma más elevada que afecta a la operación de las aeronaves de otros Estados contratantes en su territorio y sobre él;

b) ***De índole distinta u otros medios de cumplimiento (Categoría B)********. Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional es de índole distinta al SARP correspondiente de la OACI, o cuando la reglamentación nacional difiere en principio, tipo o sistema del SARP correspondiente, sin imponer necesariamente una obligación adicional; y

c) ***Ofrece menos protección o se aplica parcialmente/no se aplica (Categoría C)***. Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional ofrece menos protección que el SARP correspondiente, o cuando no se ha promulgado ninguna reglamentación nacional que trate el tema del SARP correspondiente, en su totalidad o en parte.

2.3 Cuando un Estado contratante considere que una norma de la OACI relativa a aeronaves, operaciones, equipo, personal o instalaciones y servicios de navegación aérea no es aplicable a las actividades aeronáuticas existentes en ese Estado, no será necesario notificar una diferencia. Por ejemplo, a un Estado contratante que no sea Estado de diseño ni de fabricación y que no cuente con reglamentación nacional sobre el asunto no se le exigiría que notifique las diferencias con respecto a las disposiciones del Anexo 8 relativas al diseño y construcción de aeronaves.

2.4 Para aquellos Estados que ya hubieran notificado diferencias en relación con el Anexo 6, Parte I, o que hubieran comunicado que no las hay, la notificación de otras diferencias ocasionadas por la enmienda será relativamente sencilla; sin embargo, se destaca la mención del párrafo 1.5 precedente donde se indica que dicha declaración debe hacerse respecto a todo el Anexo con sus enmiendas y no sólo respecto a la última enmienda.

3. *Forma de notificación de diferencias*

3.1 Las diferencias deben notificarse en la forma siguiente:

a) *Referencia*: Número del párrafo o subpárrafo del Anexo 6, Parte I, según queda enmendado, que contenga la norma o método recomendado respecto al cual existe la diferencia.

b) *Categoría:* Indicar la categoría de la diferencia (A, B o C) conforme se describe en el párrafo 2.2 precedente.

c) *Descripción de la diferencia*: Describir con claridad y concisión la diferencia y sus efectos.

***** La expresión “índole distinta u otros medios de cumplimiento” que figura en b) se aplicará a una disposición de la reglamentación nacional con la que se logra por otros medios el mismo objetivo que con el SARP correspondiente de la OACI y no puede, por lo tanto, incluirse en los incisos a) o c).

d) *Observaciones*: En este apartado, indicar los motivos de la diferencia y las intenciones, incluida la fecha prevista de aplicación si correspondiera.

3.2 Las diferencias notificadas se incluirán en un suplemento del Anexo, normalmente tal como las haya notificado el Estado contratante. Con el objeto de que el suplemento sea lo más útil posible, se ruega que las declaraciones sean claras y concisas, y que las observaciones se limiten a los puntos esenciales. De acuerdo con lo indicado en la Resolución de adopción, párrafo 4 b) 2), los comentarios sobre ejecución no deberían combinarse con los relativos a diferencias. La presentación de extractos de reglamentos nacionales no se considerará suficiente a los fines de cumplir con la obligación de notificar diferencias. No se publicarán en los Suplementos aquellos comentarios de índole general que no tengan una vinculación directa con las diferencias notificadas.

— FIN —

ENMIENDA NÚM. 32

DE LAS

NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

OPERACIÓN DE AERONAVES

ANEXO 6

AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

PARTE I
TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL — AVIONES

La enmienda del Anexo 6, Parte I que figura en este documento fue adoptada por el Consejo de la OACI el **3 de marzo de 2008**. Las partes de esta enmienda que no hayan sido desaprobadas por más de la mitad del número total de Estados contratantes hasta el **20 de julio de 2008**, inclusive, surtirán efecto en dicha fecha y serán aplicables a partir del **20 de noviembre de 2008** y del **1 de enero de 2010**, según se especifica en la Resolución de adopción. (Véase la comunicación AN 11/1.3.21-08/23).

MARZO DE 2008

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ENMIENDA 32 DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

ANEXO 6 — OPERACIÓN DE AERONAVES

PARTE I — TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL— AVIONES

RESOLUCIÓN DE ADOPCIÓN

El Consejo,

Obrando de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y especialmente con lo dispuesto en los Artículos 37, 54 y 90:

1. *Adopta por la presente* el 3 de marzo de 2008, la Enmienda 32 de las normas y métodos recomendados internacionales que figuran en el documento titulado *Normas y métodos recomendados internacionales — Operación de aeronaves — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones*, que por conveniencia se designa como Anexo 6, Parte I al Convenio;

2. *Prescribe* el 20 de julio de 2008, como fecha en que la referida enmienda surtirá efecto, excepto cualquier parte de la misma acerca de la cual la mayoría de los Estados contratantes hayan hecho constar su desaprobación ante el Consejo con anterioridad a dicha fecha;

3. *Resuelve* que dicha enmienda o aquellas partes de la misma que hayan surtido efecto se apliquen a partir del 20 de noviembre de 2008[1];

4. *Encarga al Secretario General*:

a) que notifique inmediatamente a cada Estado contratante las decisiones anteriores, e inmediatamente después del 20 de julio de 2008 aquellas partes de la enmienda que hayan surtido efecto;

b) que pida a cada uno de los Estados contratantes:

1) que notifique a la Organización (de conformidad con la obligación que le impone el Artículo 38 del Convenio) las diferencias que puedan existir al 20 de noviembre de 2008[1], entre sus reglamentos o métodos nacionales y las disposiciones de las normas contenidas en el Anexo, tal como queda enmendado por la presente, debiendo hacerse tal notificación antes del 20 de octubre de 2008[2], y después de dicha fecha, que mantenga informada a la Organización acerca de cualesquiera diferencias que puedan surgir;

2) que notifique a la Organización, antes del 20 de octubre de 2008[2], la fecha o fechas a partir de la cual o de las cuales se ajustará a las disposiciones de las normas del Anexo enmendadas por la presente;

c) que invite a cada Estado contratante a que notifique, además, cualquier diferencia entre sus propios métodos y los establecidos por los métodos recomendados, cuando la notificación de tal diferencia sea importante para la seguridad de la navegación aérea, conforme al procedimiento especificado en b) anterior, sobre las diferencias respecto a las normas.

— — — — — — — —

[1] El 1 de enero de 2010 para los párrafos 4.2.1.6 y 4.2.1.7, para el formato de los documentos.
[2] El 1 de diciembre de 2009 para los párrafos 4.2.1.6 y 4.2.1.7, para el formato de los documentos.

NOTA SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA DEL ANEXO 6, PARTE I

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~	texto que ha de suprimirse
el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de insertarse
~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de sustituir al actual

TEXTO DE LA ENMIENDA 32 DE LAS

NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES

OPERACIÓN DE AERONAVES

ANEXO 6
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

PARTE I
TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL —AVIONES

. . .

ÍNDICE

. . .

APÉNDICE 6. CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS ……. AP 6-1

1. Propósito y alcance…….. AP 6-1
2. Plantilla del AOC..……...…. AP 6-1
3. Especificaciones relativas a las operaciones para cada modelo de aeronave…...…. AP 6-2

. . .

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

. . .

Especificación para la navegación. Conjunto de requisitos relativos a la aeronave y a la tripulación de vuelo necesarios para dar apoyo a las operaciones de la navegación basada en la performance dentro de un espacio aéreo definido. Existen dos clases de especificaciones para la navegación:

Especificación RNP. Especificación para la navegación basada en la navegación de área que incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNP; por ejemplo, RNP 4, RNP APCH.

Especificación RNAV. Especificación para la navegación basada en la navegación de área que no incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNAV; por ejemplo, RNAV 5, RNAV 1.

Nota.— El Manual sobre la navegación basada en la performance (Doc 9613)*, en su Volumen II, contiene directrices detalladas sobre las especificaciones para la navegación.*

. . .

Navegación de área (RNAV). Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación basadas en tierra

o en el espacio, o dentro de los límites de capacidad de las ayudas autónomas, o una combinación de ambas.

Nota.— La navegación de área incluye la navegación basada en la performance así como otras operaciones no incluidas en la definición de navegación basada en la performance.

. . .

Especificaciones relativas a las operaciones. Las autorizaciones, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.

. . .

Navegación basada en la performance (PBN). Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

Nota.— Los requisitos de performance se expresan en las especificaciones para la navegación (especificaciones RNAV y RNP) en función de la precisión, integridad, continuidad, disponibilidad y funcionalidad necesarias para la operación propuesta en el contexto de un concepto para un espacio aéreo particular.

. . .

~~***Performance de navegación requerida (RNP).*** Declaración de la performance de navegación necesaria para operar dentro de un espacio aéreo definido.~~

~~*Nota.— La performance y los requisitos de navegación se definen para un tipo o aplicación de RNP en particular.*~~

. . .

~~***Tipo de RNP.*** Valor de retención expresado como la distancia de desviación en millas marinas con respecto a su posición prevista, que las aeronaves no excederán durante el 95% del tiempo de vuelo como mínimo.~~

~~Ejemplo.— RNP 4 representa una precisión de navegación de ±7,4 km (4 NM) basándose en una retención del 95%.~~

. . .

CAPÍTULO 3. GENERALIDADES

. . .

3.2 Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos de un Estado por parte de un explotador extranjero

3.2.1 Cuando un Estado detecta un caso en que un explotador extranjero no ha cumplido, dentro del territorio de dicho Estado, con sus leyes, reglamentos y procedimientos, o sospecha el

incumplimiento, o se presenta un problema similar grave con ese explotador que afecte a la seguridad operacional, ese Estado notificará inmediatamente al explotador y, si el problema lo justifica, al Estado del explotador. En los casos en los que el Estado del explotador sea diferente del Estado de matrícula, también se notificará al Estado de matrícula si el problema estuviera comprendido dentro de las responsabilidades de ese Estado y justificara una notificación.

3.2.2 En los casos de notificación a los Estados previstos en 3.2.1, si el problema y su solución lo justifican, el Estado en el que se llevó a cabo la operación consultará al Estado del explotador y al Estado de matrícula, según corresponda, respecto de las normas de seguridad operacional que aplica el explotador.

Nota.— En el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335), se proporcionan orientaciones sobre la supervisión de las operaciones realizadas por explotadores extranjeros. El manual también contiene orientaciones sobre consultas y actividades conexas, como las que se indica en 3.2.2, incluida la cláusula modelo de la OACI sobre seguridad operacional de la aviación que, de incluirse en un acuerdo bilateral o multilateral, prevé que se efectúen consultas entre Estados cuando cualquiera de las partes en un acuerdo bilateral o multilateral de servicios aéreos detecte problemas de seguridad operacional.*

Vuélvanse a numerar los párrafos subsiguientes.

. . .

CAPÍTULO 4. OPERACIONES DE VUELO

. . .

4.2 Certificación y supervisión de operaciones

4.2.1 Certificado de explotador de servicios aéreos

. . .

4.2.1.2 El certificado de explotador de servicios aéreos autorizará al explotador a realizar operaciones de transporte aéreo comercial de conformidad con las ~~autorizaciones, condiciones y limitaciones especificadas~~especificaciones relativas a las operaciones.

Nota.— ~~En el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Doc 8335) figura orientación sobre el certificado de explotador de servicios aéreos y las autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas, que pueden estar contenidas en las especificaciones de las operaciones.~~Las disposiciones relativas al contenido del certificado de explotador de servicios aéreos y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones figuran en 4.2.1.6 y 4.2.1.7.

Nota editorial.— Trasládese el párrafo 4.2.1.3 a la Sección 4.2.2 (Supervisión de las operaciones de un explotador extranjero) como párrafo 4.2.2.1 y *renumérense* los párrafos subsiguientes.

. . .

4.2.1.6 ~~En e~~El certificado de explotador de servicios aéreos ~~se~~ incluirá por lo menos ~~lo~~la información siguiente y, a partir del 1 de enero de 2010, tendrá el formato indicado en el párrafo 2 del Apéndice 6:

~~a) identificación del explotador (nombre, lugar);~~

~~b) fecha de expedición y período de validez;~~

~~c) descripción de los tipos de operaciones autorizados;~~

~~d) tipos de aeronave cuyo uso está autorizado; y~~

~~e) zonas de operación o rutas autorizadas.~~

a) Estado del explotador y autoridad expedidora;

b) número de certificado de explotador de servicios aéreos y fecha de vencimiento;

c) nombre del explotador, razón social (si difiere de aquél) y dirección de su oficina principal;

d) fecha de expedición, y nombre, firma y título del representante de la autoridad expedidora; y

e) el lugar, en un documento controlado llevado a bordo, donde pueda encontrarse la información de contacto de las autoridades de gestión operacional.

4.2.1.7 Las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos incluirán, como mínimo, la información enumerada en el párrafo 3 del Apéndice 6 y, a partir del 1 de enero de 2010, tendrán el formato establecido en dicho párrafo.

Nota.— El Adjunto F, en su párrafo 3.2.2, contiene información adicional que se puede incluir en las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos.

4.2.1.8 Los certificados de explotador de servicios aéreos y sus especificaciones relativas a las operaciones, expedidos por primera vez a partir del 20 de noviembre de 2008, tendrán el formato indicado en los párrafos 2 y 3 del Apéndice 6.

~~4.2.1.7~~4.2.1.9 El Estado del explotador establecerá un sistema tanto para la certificación como para la supervisión permanente del explotador, de conformidad con el Apéndice 5, con el objeto de asegurar que se mantengan las normas requeridas respecto de las operaciones según se prescribe en 4.2.

4.2.2 Supervisión de las operaciones de un explotador extranjero

~~4.2.1.3~~4.2.2.1 Los Estados contratantes reconocerán como válido un certificado de explotador de servicios aéreos expedido por otro Estado contratante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido el certificado sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en este Anexo.

Nota editorial.— El párrafo 4.2.2.1 se *trasladó*, y su numeración previa era 4.2.1.3.

4.2.2.2 Los Estados establecerán un programa con procedimientos para la supervisión de las operaciones realizadas en su territorio por un explotador extranjero y para tomar las medidas apropiadas, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional.

4.2.2.3 Un explotador aplicará y cumplirá con los requisitos establecidos por los Estados en los que se llevan a cabo las operaciones.

Nota.— El Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335), contiene orientaciones sobre la supervisión de las operaciones realizadas por explotadores extranjeros.*

Vuélvanse a numerar los párrafos subsiguientes.

. . .

CAPÍTULO 6. INSTRUMENTOS, EQUIPO Y DOCUMENTOS DE VUELO DEL AVIÓN

. . .

6.1.2 Se llevará a bordo del avión una copia auténtica certificada del certificado de explotador de servicios aéreos especificado en 4.2.1, y una copia de las ~~autorizaciones, condiciones y limitaciones~~ especificaciones relativas a las operaciones pertinentes al tipo de avión, expedidas conjuntamente con el certificado. Cuando el Estado del explotador haya expedido el certificado y ~~las autorizaciones, condiciones y limitaciones~~sus especificaciones relativas a las operaciones ~~conexas~~ en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.

Nota.— ~~En el~~ ~~Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones *(Doc 8335) figura orientación sobre el certificado de explotador de servicios aéreos y las autorizaciones, condiciones y limitaciones conexas, que pueden estar contenidas en las especificaciones de las operaciones.*~~ *Las disposiciones relativas al contenido del certificado de explotador de servicios aéreos y las especificaciones relativas a las operaciones conexas figuran en 4.2.1.6 y 4.2.1.7.*

. . .

CAPÍTULO 7. EQUIPO DE COMUNICACIONES Y DE NAVEGACIÓN DE A BORDO

. . .

7.2 Equipo de navegación

. . .

7.2.2 ~~Para los vuelos en partes definidas del espacio aéreo o en rutas e~~En las operaciones para las que se ha prescrito ~~un tipo de RNP~~una especificación de PBN, el avión deberá, además de los requisitos de 7.2.1:

a) estar dotado de equipo de navegación que le permita funcionar de conformidad con ~~los tipos de RNP prescritos~~las especificaciones para la navegación prescritas; y

b) estar autorizado por el Estado del explotador para realizar dichas operaciones ~~en dicho espacio aéreo~~.

Nota.— En el Manual sobre la navegación basada en la performance ~~de navegación requerida (RNP)~~ *(Doc 9613) se proporciona información sobre la ~~RNP y los procedimientos conexos, al igual que~~ navegación basada en la performance y orientación sobre su aplicación y el procedimiento de aprobación operacional. Este documento contiene además una lista completa de referencias a otros documentos que publican los Estados y las entidades internacionales con respecto a los sistemas de navegación ~~y la RNP~~.*

. . .

APÉNDICE 2. ORGANIZACIÓN Y CONTENIDO DEL MANUAL DE OPERACIONES

(Nota.— Véase el Capítulo 4, 4.2.3.1)

. . .

2.1.3 Una lista del equipo de navegación que debe llevarse, comprendido cualquier requisito relativo a las operaciones en un espacio aéreo ~~RNP~~en el que se prescribe la navegación basada en la performance.

. . .

2.2.9 La lista de equipo mínimo y la lista de desviaciones respecto a la configuración correspondientes a los tipos de aviones explotados y a las operaciones concretas autorizadas, comprendido cualquier requisito relativo a las operaciones en un espacio aéreo ~~RNP~~en el que se prescribe la navegación basada en la performance.

. . .

Insértese el nuevo Apéndice 6 como sigue:

APÉNDICE 6. CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS (AOC)

(Nota.— Véase el Capítulo 4, 4.2.1.6 y 4.2.1.7)

1. Propósito y alcance

1.1 El AOC y sus especificaciones relativas a las operaciones, específicas para cada modelo, contendrán la información mínima requerida en los párrafos 2 y 3, respectivamente, en un formato normalizado.

1.2 El certificado de explotador de servicios aéreos y sus especificaciones relativas a las operaciones definirán las operaciones que está autorizado a realizar un explotador.

Nota.— El Adjunto F, en su párrafo 3.2.2, contiene información adicional que se puede incluir en las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos.

2. Plantilla del AOC

Nota.— En el Capítulo 6, párrafo 6.1.2, se requiere llevar a bordo una copia auténtica certificada del AOC.

<table>
<tr><th colspan="3">CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS</th></tr>
<tr><td>[3]</td><td>Estado del explotador[1]

Autoridad expedidora[2]</td><td>[3]</td></tr>
<tr><td>AOC #[4]:

Fecha de vencimiento[5]:</td><td>Nombre del explotador[6]
Dba Razón social[7]
Dirección del explotador[9]:

Teléfono[10]:
Fax:
Correo-e:</td><td>Puntos de contacto operacionales:[8]
La información de contacto donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional sin demoras indebidas se proporciona en ……...[11].</td></tr>
<tr><td colspan="3">Por el presente, se certifica que ……..[12] está autorizado a realizar operaciones de transporte aéreo comercial según se define en las especificaciones relativas a las operaciones, que se adjuntan, de conformidad con el Manual de operaciones y con ……[13].</td></tr>
<tr><td>Fecha de expedición[14]:</td><td colspan="2">Nombre y firma[15]:
Título:</td></tr>
</table>

***Notas**:*

1. *Reemplazar por el nombre del Estado del explotador.*
2. *Reemplazar por la identificación de la autoridad expedidora del Estado del explotador.*
3. *Para uso del Estado del explotador.*
4. *Número de AOC único, expedido por el Estado del explotador.*
5. *Fecha a partir de la cual pierde validez el AOC (dd-mm-aaaa).*
6. *Reemplazar por el nombre registrado del explotador.*
7. *Razón social del explotador, si es diferente. Insértese la abreviatura "Dba" (abreviatura de la locución inglesa "Doing business as", que significa "realiza sus actividades bajo la razón social siguiente") antes de la razón social.*
8. *La información de contacto incluye los números de teléfono y de fax (con los correspondientes códigos de área), y la dirección de correo electrónico (si la poseen) en donde se puede ubicar, sin demoras indebidas, a las autoridades de gestión operacional para cuestiones relativas a operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, competencias de las tripulaciones de vuelo y de cabina, mercancías peligrosas y otros asuntos, según corresponda.*
9. *Dirección de la oficina principal del explotador.*
10. *Números de teléfono y de fax (con sus correspondientes códigos de área) de la oficina principal del explotador. Incluir también dirección de correo electrónico, si posee.*
11. *Insertar del documento controlado, llevado a bordo, en el que se proporciona la información de contacto, con la referencia al párrafo o página apropiados. Por ejemplo, "En el Capítulo 1, 1.1 del Manual de operaciones, Generalidades/Información básica, se proporciona información de contacto…" o "En la página 1 de las Especificaciones de las operaciones se proporciona…", o "En un adjunto de este documento se proporciona…"*

12. Nombre registrado del explotador.
13. Insertar referencia a las normas de aviación civil pertinentes.
14. Fecha de expedición del AOC (dd-mm-aaaa).
15. Título, nombre y firma del representante de la autoridad expedidora. El AOC también podrá llevar un sello oficial.

3. Especificaciones relativas a las operaciones para cada modelo de aeronave

Nota.— En el Capítulo 6, párrafo 6.1.2, se requiere llevar a bordo una copia de las especificaciones relativas a las operaciones que se indican en la presente sección.

3.1 Para cada modelo de aeronave de la flota del explotador, identificado por marca, modelo y serie de la aeronave, se incluirá la siguiente lista de autorizaciones, condiciones y limitaciones: información de contacto de la autoridad expedidora, nombre y número de AOC del explotador, fecha de expedición y firma del representante de la autoridad expedidora, modelo de la aeronave, tipos y área de operaciones, limitaciones y autorizaciones especiales.

Nota.— Si las autorizaciones y limitaciones son idénticas para dos o más modelos, esos modelos podrán agruparse en una lista única.

3.2 El formato de las especificaciones relativas a las operaciones al que se hace referencia en el párrafo 4.2.1.7 del Capítulo 4, será el siguiente:

Nota.— La MEL constituye una parte esencial del Manual de operaciones.

ESPECIFICACIONES DE LAS OPERACIONES
(sujetas a las condiciones aprobadas en el Manual de operaciones)

Información de contacto de la autoridad expedidora.
Teléfono[1]: _____; Fax: _____; Correo-e: _____

AOC Num.[2]: Nombre del explotador[3]: Fecha[4]: Firma:
Dba Razón social

Modelo de aeronave[5]:

Tipos de operaciones: Transporte aéreo comercial □ Pasajeros; □ Carga; □ Otros[6]:……

Área de operaciones[7]:

Limitaciones especiales[8]:

Autorizaciones especiales:	**Sí**	**No**	**Aprobaciones específicas[9]**	**Comentarios**
Mercancías peligrosas	□	□		
Operaciones con baja visibilidad				
Aproximación y aterrizaje	□	□	CAT[10] …. RVR: m DH: ft	
Despegue	□	□	RVR[11]: m	
RVSM[12] □ **N/A**	□	□		
ETOPS[13] □ **N/A**	□	□	Tiempo máximo de desviación[14]: minutos	
Especificaciones de navegación para las operaciones PBN[15]	□	□		[16]
Aeronavegabilidad permanente			[17]	
Otros[18]	□	□		

Notas:
1. *Números de teléfono y fax de la autoridad, incluido el código de área. Incluir también dirección de correo-e, si posee.*
2. *Insertar número de AOC correspondiente.*
3. *Insertar el nombre registrado del explotador y su razón social, si difiere de aquél. Insértese la abreviatura "Dba" (abreviatura de la locución inglesa "Doing business as", que significa "realiza sus actividades bajo la razón social siguiente") antes de la razón social.*
4. *Fecha de expedición de las especificaciones relativas a las operaciones (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la autoridad expedidora.*
5. *Insertar la designación asignada por el Equipo de taxonomía común CAST (Equipo de Seguridad de la Aviación Comercial)/OACI de la marca, modelo y serie, o serie maestra, de la aeronave, si se ha designado una serie (p. ej., Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232). La taxonomía CAST/OACI está disponible en el sitio web: http://www.intlaviationstandards.org/.*
6. *Otro tipo de transporte (especificar) (p. ej., servicio médico de emergencia).*
7. *Enumerar las áreas geográficas en que se realizará la operación autorizada (por coordenadas geográficas o rutas específicas, región de información de vuelo o límites nacionales o regionales).*
8. *Enumerar las limitaciones especiales aplicables (p. ej., VFR únicamente, de día únicamente, etc.).*
9. *Enumerar en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación o tipo de aprobación (con los criterios pertinentes).*
10. *Insertar la categoría de aproximación de precisión pertinente: CAT I, II, IIIA, IIIB o IIIC. Insertar la RVR mínima en metros y la altura de decisión en pies. Se utiliza una línea por categoría de aproximación enumerada.*
11. *Insertar la RVR mínima de despegue aprobada en metros. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.*
12. *El casillero "No se aplica (N/A)"solo puede tildarse si el techo máximo de la aeronave es inferior a FL290.*

13. *Los vuelos a grandes distancias (ETOPS) actualmente se aplican sólo a los aviones bimotores. Por consiguiente, el casillero "No se aplica (N/A)" puede marcarse si el modelo de la aeronave tiene más de dos motores. Si en el futuro el concepto se amplía a aeronaves de 3 ó 4 motores, se requerirá marcar el casillero Sí/No.*
14. *También puede indicarse la distancia respecto del umbral (en nm), así como el tipo de motor.*
15. *Navegación basada en la performance (PBN): se utiliza una línea para cada autorización de las especificaciones PBN (p. ej., RNAV 10, RNAV 1, RNP 4, …) con las limitaciones o condiciones pertinentes enumeradas en las columnas de "Aprobaciones específicas" y/o "Comentarios".*
16. *Limitaciones, condiciones y base reglamentaria para aprobar las operaciones asociadas a las especificaciones de navegación basada en la performance (p. ej., GNSS, DME/DME/IRU, …). En el Manual sobre la navegación basada en la performance (Doc 9613) figura información sobre dicha navegación y orientación en torno a su aplicación y el proceso de aprobación operacional.*
17. *Insertar el nombre de la persona/organización responsable de garantizar que se mantenga la aeronavegabilidad continua de la aeronave, así como el reglamento que el trabajo exige, es decir, el de la normatividad AOC o una aprobación específica (p. ej., EC2042/2003, Parte M, Subparte G).*
18. *En este espacio pueden ingresarse otras autorizaciones o datos, utilizando una línea (o cuadro de varias líneas) por autorización (p. ej. autorizaciones especiales de aproximación, MNPS, performance de navegación aprobada, etc.).*

Fin del nuevo Apéndice 6.

. . .

ADJUNTO F. CERTIFICACIÓN Y CONVALIDACIÓN DEL EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS

Complemento del Capítulo 4, 4.2.1

. . .

3. Medidas para la aprobación

. . .

3.2 Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC)

3.2.1 El AOC que se requiere en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 4, 4.2.1, es un instrumento oficial ~~que, como se indica en 4.2.1.6, debería incluir lo siguiente, como mínimo~~. En el Capítulo 4, párrafo 4.2.1.6, se enumera la información que ha de incluirse en el AOC.

~~a) identificación del explotador (nombre, lugar);~~

~~b) fecha de expedición y período de validez;~~

~~c) descripción de los tipos de operaciones autorizados;~~

~~d) los tipos de aeronave cuyo uso está autorizado; y~~

~~e) zonas de operación o rutas autorizadas.~~

~~3.2.2 Algunos Estados utilizan el AOC y documentos conexos, como las especificaciones sobre operaciones, para documentar otras aprobaciones que se requieren en virtud del Anexo 6, Parte I.~~

3.2.2 Además de las cuestiones incluidas en el Apéndice 6, párrafo 3, las especificaciones relativas a las operaciones podrán incluir otras autorizaciones específicas, tales como:

a) operaciones especiales de aeródromo (p. ej., operaciones de despegue y aterrizaje cortos u operaciones de aterrizaje y espera antes de la intersección);

b) procedimientos especiales de aproximación (p. ej., aproximación con pendiente pronunciada, aproximación con monitor de precisión en las pistas y sistema de aterrizaje por instrumentos, aproximación con monitor de precisión en las pistas y asistencia direccional de tipo localizador, aproximación RNP, etc.);

c) transporte monomotor de pasajeros durante la noche o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos; y

d) operaciones en áreas con procedimientos especiales (p. ej., operaciones en áreas que utilizan diferentes unidades de altimetría o diferentes procedimientos de reglaje del altímetro).

. . .

3.3 Disposiciones que exigen aprobación

. . .

j) operaciones ~~RNP~~de la navegación basada en la performance [7.2.2 b)];

. . .

— FIN —

RPEO/1-NE/08
12/11/2007

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

PRIMERA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE OPERACIONES
(Lima, Perú, 19 al 23 de noviembre de 2007)

Asunto 2. **LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos**

c) Revisión del texto y comentarios de las Secciones 119.265, 119.270, 119.275 y 119.280 del Capítulo C del Reglamento LAR 119

(Nota de Estudio presentada por Alvimar Lucena)

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta las propuestas de aceptación o de enmienda de las Secciones 119.265, 119.270, 119.275 y 119.280 del Capítulo C del Reglamento LAR 119, una vez que han sido analizadas y revisadas.

Referencias

- Estructura de las LAR.
- Propuesta del Reglamento LAR 119.
- Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con su propuesta de enmienda 30 presentada en la asamblea en SEP2007.
- Reglamentos 119 de los Estados del SRVSOP o equivalentes.
- Parte 119 del Título 14 CFR de los Estados Unidos.
- OPS 1 de EASA.

1. Antecedentes

1.1 El Reglamento **LAR 119** fue desarrollado durante los meses de enero y febrero del presente año y fue circulado al Panel de expertos de operaciones bajo el marco de la primera ronda de consulta de la estrategia anterior de adopción de los LAR, del 08 al 30 de marzo de 2007.

1.2 Durante la primera ronda de consulta, el Comité Técnico recibió muy pocos comentarios del LAR 119 de parte de los miembros del Panel de Expertos de Operaciones. Todos los comentarios fueron analizados y aquellos que el Comité Técnico consideró apropiados fueron incorporados al texto del documento.

1.3 Así mismo, el LAR 119 fue remitido a las Administraciones de Aviación Civil bajo el marco de la segunda ronda de consulta de la estrategia anterior de adopción de los LAR, del 13 de abril al 11 de mayo de 2007. Los Estados que no respondieron a la segunda ronda de consulta fueron: Argentina, Brasil, Cuba y Panamá, mientras que los Estados que si respondieron a la segunda ronda de consulta fueron: Ecuador, Paraguay, Uruguay y Bolivia, los cuales han manifestado no tener observaciones y estar de acuerdo con el contenido del LAR 119. Por su parte Venezuela, solicitó una prórroga de 30 días para realizar un análisis más profundo del documento, manifestando que existían diferencias con su reglamento, luego del plazo establecido, Venezuela informó la desaprobación parcial del LAR 119, emitiendo comentarios respecto a 15 secciones, así mismo Chile y Perú remitieron comentarios sobre el documento señalado. Estos comentarios y cada sección del LAR 119, son nuevamente objeto de análisis por parte de los miembros del Panel de Expertos de Operaciones, bajo el marco de la segunda ronda de consulta de la nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR.

2. Análisis

2.1 Para el desarrollo de la tarea, el grupo de trabajo realizó una revisión completa del texto de las Secciones asignadas del LAR 119 y de los comentarios realizados por los Estados respecto a dichas Secciones, teniendo en cuenta:

a) la estructura de las LAR acordada en la RPEE/1 (Lima ,Perú, 4 al 6 de diciembre de 2006);

b) el cumplimiento de las normas y métodos recomendados internacionalmente (SARPS) y el texto de las definiciones del Anexo 6;

c) el principio de lenguaje claro; y

d) la armonización mundial y regional de las reglamentaciones

2.2 En el **Apéndice A** a esta nota de estudio se detallan las propuestas originales, las propuestas remitidas por los Estados en la segunda ronda de consulta, los comentarios del Comité Técnico y las propuestas de aceptación o enmienda del experto a cargo para la evaluación y decisión del Panel de Expertos de Operaciones.

2.3 En el **Apéndice B** a esta nota de estudio se incluye las propuestas de enmienda en el Reglamento LAR 119 de acuerdo con el análisis realizado.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión del Panel de Expertos de Operaciones a:

a) tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio y apéndices; y

b) aceptar o emitir los comentarios que consideren pertinentes, relacionados con las propuestas de enmienda a las Secciones 119.265, 119.270, 119.275 y 119.280 del Capítulo C del Reglamento LAR 119, que se adjuntan en los Apéndices A y B a esta nota de estudio.

- FIN -

Apéndice A

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos

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

Secciones 119.265, 119.270, 119.275 y 119.280

Sección	Título y contenido de la sección	Comentarios
119.265	**Sede principal de operaciones, base principal de operaciones, base principal de mantenimiento y cambio de dirección.** (a) El explotador mantendrá una sede principal de operaciones, 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 operaciones, 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.	**Los Estados no emitieron comentarios.** **Comentario del Experto** Aunque no fueron aportados comentarios a esta sección anteriormente ni por los Estados ni por el Comité Técnico, es conveniente definir y diferenciar que serán tales términos empleados en el LAR 119. En primero lugar, el término “Sede principal de operaciones” posiblemente puede ser confundida con Base principal de operaciones. Así mismo, la OACI ya cambió su denominación para “Lugar principal de negocios” *(Principal Place of Business).* Se sugiere cambiar el término de la propuesta original por Sede principal administrativa. En relación a cada una de las localizaciones designadas en tal sección, es conveniente dejar pendiente, como una MEI (Material explicativo e interpretativo), una definición sobre los términos y requisitos mínimos de cada ubicación. Además de eso, es importante dejar abierta una puerta para que la AAC no acepte una nueva localización para alguna de las funciones administrativas, de operaciones o de mantenimiento, por no cumplir requisitos mínimos.

		Propuesta El nuevo texto sugerido está en el Apéndice B de esta Nota de Estudio.
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 los siguientes 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;	**Comentarios de los Estados.** **Primer comentario:** El determinar la estructura y el contenido específico de las especificaciones de operación en la regulación debería expresarse en una circular de asesoramiento. La información mostrada en la sección de la LAR limitaría la emisión de nuevas especificaciones de operación en vista que no es flexible a los constantes cambios y nuevos requerimientos en las operaciones aéreas. Si se decide mantener esta lista como marco de referencia para los estados miembros del sistema se propone que en esta sección de la LAR se agregue como párrafo adicional: "(b)(8) Cualquier otro requerimiento que la AAC considere pertinente no incluido en las partes anteriores." **Comentario:** El Párrafo (b) de la propuesta original establece: 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 los siguientes párrafos: (a continuación de este párrafo en la propuesta se procede a enumerar los párrafos correspondientes). La razón por la que no se adoptó el contenido de la Parte 119 del 14 CFR respecto a este tema, fue debido a que repite el mismo texto tanto para las operaciones 121 como para las operaciones 135 con ligeros cambios y no proporciona una guía específica respecto

	(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	a los párrafos que deberían contener las OpSpecs. Por otro lado, lo establecido en el **Doc 8335 – Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones,** tampoco constituye una guía específica por lo que se optó proponer un texto no repetitivo, específico y comprensible. **Segundo comentario:** Con respecto al contenido de la parte D de las especificaciones en la cual se menciona los títulos de las especificaciones: "…(viii) autorización de acuerdos de depósitos de partes (x) autorización de petición de componentes en préstamo; y (xi) autorización para la continuación de vuelos de entrega. …" **Se propone** analizar su aplicabilidad en los Estados miembros de la Región en vista que son aplicables al ámbito de las necesidades de los operadores de USA. **Comentarios del Comité Técnico:** En lo que refiere al segundo comentario relacionado con la Parte D de las OpSpecs, en el Apéndice B del Capítulo 6 del **Doc 9760 – Manual de aeronavegabilidad,** la OACI establece las especificaciones para las operaciones de la Parte D – Mantenimiento, con las siguientes páginas de autorización: ➢ Generalidades; ➢ Plazos de verificación, inspecciones y revisión; ➢ Autorizaciones de programa de fiabilidad; ➢ Autorización de progresión a corto plazo; ➢ Autorización de mantenimiento

	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 peformance mínima de navegación (MNPS); (vii) vuelos a grandes distancias de aviones con dos grupos motores de turbina (ETOPS); (viii) reservas especiales	contractual; ➢ Autorización de mantenimiento de aeronaves arrendadas; ➢ **Autorización de utilización de piezas en común;** ➢ Autorización de prorrateo de tiempo; ➢ **Autorización de petición de préstamo de piezas;** ➢ **Autorización de vuelos de entrega**; y ➢ Página de mantenimiento. En la actualidad, estas autorizaciones son comunes en cualquier Estado, especialmente cuando los aviones son arrendados. **Nota:** Si el listado de especificaciones mencionado en esta sección tiene como marco de referencia primaria las especificaciones de la FAA. La mayoría que han sido presentadas son aplicables a operaciones 121 y el listado no esta completo en vista que no menciona algunas aplicables a operaciones 135. **Comentario:** El Comité Técnico concuerda con el texto de la nota y sugiere que si la propuesta original del Comité Técnico es aceptada, los expertos aporten con el resto de párrafos que faltan en las operaciones 135 o caso contrario, el experto asignado a esta tarea, proponga la enmienda correspondiente a esta sección. **Tercer comentario:** En la letra (b) dispone que: “deberá contener los siguientes párrafos” de acuerdo a lo establecido por OACI en su Doc. 8335 en su Capítulo 7 (7.2.3) establece como principio que “el contenido exacto variará según la naturaleza y envergadura de la explotación” por lo tanto debería esta sección quedar en términos tales como:

	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	"deben contener como mínimo los siguientes **capítulos"**. **Comentarios del Comité Técnico:** La estructura de las especificaciones para las operaciones según OACI está compuesta solamente de **partes** de acuerdo al Doc 8335 y de **partes y páginas** según el Doc 9760. En cambio, las especificaciones para las operaciones que se proponen en el Reglamento 119, son adaptadas de la FAA y por lo tanto se estableció su estructura, la cual está conformada por **partes, párrafos y subpárrafos**. Respecto a esta sección, se recomienda que el experto asignado a esta tarea, considere **la nueva propuesta de enmienda del Anexo 6 Parte I que se está generando en OACI** y que tiene que ver con la formalización de las especificaciones para las operaciones y la armonización del formato y contenido del AOC, este material contendrá, entre otros asuntos: ✓ El contenido y formato del AOC; y ✓ Una lista de los principales elementos que deberían ser incluidos en las especificaciones para las operaciones. **Comentario del Experto** Fue considerada la inserción de los asuntos relativos del LAR 135. La nueva enmienda del Anexo 6 define algunos cambios significativos, mismo para el concepto de OpSpecs del Doc 8335. Por ejemplo, la OpSpecs de la propuesta del nuevo Anexo 6 implica en un documento específico para cada modelo de aeronave, siendo que sólo se podría incluir en una misma OpSpecs modelos con las mismas limitaciones. Así, mi propuesta de modelo de OpSpecs

	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 turborreactores en condiciones de viento de cola; (xiii) autorizaciones, disposiciones y limitaciones para aeródromos especiales; (xiv) aeródromos	mínimas para el sistema LAR cambia mucho la inicial y debería ser bien estudiada por los demás expertos. Asimismo, la propuesta del nuevo Anexo 6 es un poco distinta del Doc 8335, de manera que la propuesta de la sección 119.270 también es un poco distinta de la presentada en el Doc 8335. Fueron incluidas tres nuevas partes: a) la Parte H, con todas las limitaciones operacionales generales, en lugar de mantener tales limitaciones mezcladas con asuntos administrativos de la Parte A; b) la Parte I, con las aeronaves autorizadas y el resumen de las autorizaciones operacionales, para servir de base completa para la emisión de las OpSpecs de acuerdo con la nueva propuesta del Anexo 6; c) la Parte J, para posibles exenciones y desviaciones autorizadas por cada AAC. También fue inserida la expresión “AAC del Estado del Explotador”, pues fue considerado que tal definición será importante para las futuras operaciones multinacionales en el Sistema. Fue analizada la propuesta de separar el contenido de las OpSpecs en un Apéndice, como se encuentra en el JAR-OPS-1, pero este Experto no consideró ventajoso la aplicación de apéndices en el LAR 119. **Propuesta** El nuevo texto sugerido está en el Apéndice B de esta Nota de Estudio.

	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 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.	
119.275	**Enmienda de las especificaciones para las operaciones.** (a) La AAC puede enmendar las OpSpecs emitidas bajo este reglamento, si determina que la seguridad del transporte aéreo comercial y el interés público: (1) a su juicio, requieren la enmienda; y (2) a solicitud del explotador, permiten tal enmienda.	**Los Estados no emitieron comentarios.** **Comentario del Experto.** El Artículo provee para el cambio de las OpSpecs partiendo de la AAC y del Explotador. **Propuesta del Experto** Se sugiere que se mantenga el texto inicial.
119.280	**Procedimiento de enmienda de las OpSpecs iniciada por la AAC.** (a) El siguiente procedimiento	**Comentario de los Estados.** **Propuesta** Estudiar y acordar con los Estados miembros del sistema los lapsos

	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 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.	establecidos en este procedimiento en relación con los establecidos en los reglamentos o normas, leyes internas de los mismos. **Comentarios del Comité Técnico:** El Comité Técnico está de acuerdo con la propuesta, no obstante, es menester informar que el proceso sugerido ya fue realizado en las dos rondas de consultas anteriores, en la que participaron la mayoría de Estados del SRVSOP. **Comentarios del Experto** Los lapsos establecidos no fueron cambiados, aguardando una definición de los Estados en la reunión. Algunos pequeños cambios en la redacción fueron sugeridos en el texto, cambiando un poco el sentido, que deberían ser revisados por los Expertos. El Experto analizó la sugestión de sacar la opción de adopción parcial de una enmienda propuesta y consideró inadecuado no tener la opción de aprobar parcialmente una solicitud de un Explotador. Existe la posibilidad de un Explotador tener una enmienda aprobada basada parcialmente en una solicitud, sin que sea necesaria nueva solicitud del interesado. **Propuesta Final** El nuevo texto sugerido está en el Apéndice B de esta Nota de Estudio.

	(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.	

Apéndice B

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos

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

Secciones 119.265, 119.270, 119.275 y 119.280

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

(a) El explotador mantendrá una sede principal ~~de operaciones~~ 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 operaciones~~ 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.

(c) La AAC podrá denegar la propuesta, basada en requisitos mínimos referentes a la ubicación o a los mínimos de instalaciones necesarios para cada local.

(Véase MEI 119.265 (a))

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 ~~los siguientes párrafos~~ 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 peformance 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 turborreactores 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 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 – Limitaciones Operacionales

(i) el sistema autorizado para realizar el control operacional;

(ii) información aeronáutica de aeródromos;

(iii) información sobre meteorología aeronáutica;

(iv) programa aprobado de equipaje de mano;

(v) autorización inicial para las operaciones IFR en ruta dentro del espacio aéreo controlado.

(vi) programa aprobado de asignación de pasajeros en asientos próximos a salidas de emergencia;

(vii) programa aprobado de deshielo y antihielo para aeronaves en tierra;

(viii) sistemas de registros basados en computadora;

(ix) autorización de operaciones no regulares para explotadores que conducen operaciones regulares de transporte aéreo comercial doméstico e internacional;

(x) comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC);

(xi) notificación de directivas de aeronavegabilidad de emergencia (ADs);

(xii) Autorización para operación por encima de 10.000 pies (LAR 135)

(xiii) Autorización para operación en el espacio aéreo superior (LAR 135)

(xiv) Autorización para operación IFR (LAR 135)

(xv) Autorización para operaciones sobre terreno deshabitado o selva (LAR 135)

(xvi) Autorización para transporte de carga (LAR 135)

(xvii) Autorización para transporte aéreo de pasajeros enfermos (LAR 135)

(xviii) Autorización para operaciones sobre el agua - off shore (OFS) (LAR 135)

(xix) Autorización para operaciones sobre grandes extensiones de agua (LAR 135)

(xx) Cualquier autorización mínima necesaria a la operación segura de las aeronaves.

(9) Parte I – Autorización de aeronaves y resumen de operaciones autorizadas.

(i) autorización de aeronaves, especificando los tipos de aeronaves, marcas de matrícula y números de serie de cada aeronave autorizada para su uso;

(ii) resumen de autorizaciones especiales y limitaciones;

(iii) OpSpecs para cada modelo de aeronave deberán estar anexadas a la Parte I de las OpSpecs del explotador, de acuerdo con el modelo del MEI 119.270(b).

(10) Parte J - exenciones y desviaciones autorizadas;

(c) Cada Parte de las especificaciones para las operaciones deberá contener un índice y un listado de páginas efectivas, con aprobación específica por la AAC del Estado del explotador.

(Véase MEI 119.270 (b))

119.275 Enmienda de las especificaciones para las operaciones

~~(a) La AAC puede enmendar las OpSpecs emitidas bajo este reglamento, si determina que la seguridad del transporte aéreo comercial y el interés público:~~

~~(1) a su juicio, requieren la enmienda; y~~

~~(2) a solicitud del explotador, permiten tal enmienda.~~

(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.

RPEO/1

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

PRIMERA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE OPERACIONES RPEO/1

INFORME

(Lima, Perú, 19 al 23 de noviembre de 2007)

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

INDICE

i - Índice i-1
ii - Reseña de la reunión ii-1
Lugar y fecha de la reunión ii-1
Participación ii-1
Apertura ii-1
Organización ii-1
Aprobación de la agenda....ii-2
Lista de conclusiones de la Reunión RPEO/1....ii-3
iii - Lista de Participantes iii-1

Informe sobre el Asunto 1: Antecedentes 1-1

Informe sobre el Asunto 2: LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos....2-1

Informe sobre el Asunto 3: Otros asuntos....3-1

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y FECHA DE LA REUNIÓN

La Primera Reunión del Panel de Expertos de Operaciones del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional se realizó del 19 al 23 de noviembre de 2007 en la ciudad de Lima, Perú.

ii-2 PARTICIPACIÓN

En la reunión participaron diez (10) delegados de siete (7) de los once (11) Estados miembros del Sistema. La lista de participantes aparece en las Páginas iii-1 a iii-4.

ii-3 APERTURA

El Sr. Oscar Quesada, Oficial Regional de Seguridad Operacional de la Oficina Sudamericana de la OACI a nombre del Sr. Coordinador General, hizo uso de la palabra destacando los avances realizados hasta la fecha por el Sistema y dio la bienvenida a todos los asistentes declarando inaugurada la Reunión.

ii-4 ORGANIZACIÓN

El señor Julio Ríos Vienrich fue elegido Presidente de la Reunión y el señor Marcelo Ureña Logroño, especialista de operaciones del Comité Técnico, actuó como Secretario, asistido por la señora Ana María Díaz Trenneman, experta PEL del Comité mencionado.

ii-5 **APROBACIÓN DE LA AGENDA**

La Reunión aprobó la agenda para esta Primera Reunión del Panel de Expertos de Operaciones, tal como se indica a continuación:

Asunto 1. Antecedentes – LAR 119

Asunto 2. LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos

a) Análisis y definición de cada una de las secciones del Capítulo A – Generalidades.

b) Análisis y definición de cada una de las secciones del Capítulo B – Requisitos para las operaciones regulares y no regulares LAR 121 y 135.

c) Análisis y definición de cada una de las secciones del Capítulo C – Certificación, especificaciones para las operaciones y requisitos para el personal directivo de los explotadores LAR 121 y 135.

Asunto 3. Otros asuntos

a) Revisión del avance realizado por el grupo de tarea, respecto a las limitaciones de vuelo, períodos de servicios de vuelo y períodos de descanso a ser incorporadas en el LAR 121.

ii-6 **LISTA DE CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN RPEO/1**

N°	Título	Páginas
RPEO 1/01	UTILIZACIÓN DEL TÉRMINO MASA O PESO	2-4
RPEO 1/02	ACEPTACIÓN DEL LAR 119	2-11

LISTA DE PARTICIPANTES

1. Estados miembros

ARGENTINA

Abel Síntora
Inspector Gubernamental Operativo de Línea Aérea
Telf: (5411) 4317-6000
Fax: (5411) 4317-6123
E-mail: asintora@yahoo.com

BOLIVIA

Aldo Ostuni Renjel
Jefe de Unidad Operaciones
Telf: (591) 2-2379060 - 2374142/interno 2511
Fax: (591) 2-2115516
E-mail: aostuni@dgac.gov.bo

Leonardo Vargas Raya
Inspector de Operaciones
Telf: 591-4-4221696
Fax: 591-4-4221696
E-mail: lvargas@dgac.gov.bo; leo_bar@hotmail.com

CUBA

Héber Bertot Hernández
Inspector de operaciones y Seguridad aeronáutica
Telf.: (537) 838 1115
Fax: (537) 834 4575
E-mail: heber.bertot@iacc.avianet.cu

CHILE

Alejandro Saavedra Salinas
Analista de Operaciones
Sección Normas DSO
Dpto. Seguridad Operacional
Telf: 56-2-4392113
E-mail: asaavedra@dgac.cl

ECUADOR

Alfonso Fiallos Melo
Jefe de estándares de vuelo

Telf: (593) 2223 1006
Fax: (593) 2250 6590
E-mail: Alfonso_fiallos@dgac.gov.ec

Fidel Guitarra
Jefe Normas
Telf: (593) 22524399
Fax: (593) 22524399
E-mail: Fidel_guitarra@dgac.gov.ec

PERÚ

Julio Ríos Vienrich
Inspector de Operaciones - DGAC
Telf: (511) 315 7800 Anexo 1113
E-mail: jriosv@mtc.gob.pe; juliorios_11@hotmail.com

Pedro Chung Bartra
Inspector Regional Oriente - DGAC
Telf: (51 65) 228626
E-mail: pchung@mtc.gob.pe

URUGUAY

Jorge Álvarez
Director División de Seguridad de Vuelo - DINACIA
Telf: (5982) 604-0408 int 4038
Fax: (5982) 604-0408 int 4051
E-mail: jorgealvarez01@gmail.com

2. OACI / Comité Técnico del SRVSOP

Comité Técnico del SRVSOP

Marcelo Ureña Logroño
Especialista en Seguridad Operacional/Operación de Aeronaves
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Tel.: (511) 611-8686
Fax: (511) 611-8689
E-mail: murena@lima.icao.int

Ana María Díaz Trenneman
Experto en Licencias al Personal y Centros de Instrucción
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Tel.: (511) 611-8686
Fax: (511) 611-8689
E-mail: srvsop@lima.icao.int / adiaz@mtc.gob.pe

Asunto 1. Antecedentes

1.1 Bajo este asunto de la agenda, la Reunión tomó nota sobre los antecedentes que precedieron al desarrollo de las LAR.

1.2 Al respecto, la Reunión fue informada sobre los logros del *Proyecto RLA/95/003* y de la implementación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional bajo el Proyecto RLA/99/901 vigente.

1.3 Así mismo, la Reunión tomó conocimiento sobre los pasos que se dieron para llegar a la definición actual de la estructura de las LAR, que fue aprobada en la Décimo Sexta Reunión Ordinaria de la Junta General (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 03 de agosto de 2007).

1.4 En lo que refiere específicamente al LAR 119, se informó a la Reunión sobre los criterios utilizados para su desarrollo, comentando además, que de acuerdo a la estrategia anterior de adopción de las LAR, este reglamento había tenido dos rondas de consultas que produjeron oportunidades de mejora, las cuales, junto con el texto original de cada sección, fueron analizadas por los integrantes del Panel de Expertos de Operaciones a través de notas de estudio requeridas por la nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de las LAR. Finalmente se informó que el resultado del análisis iba a ser evaluado en la presente reunión.

Asunto 2. LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos

2.1 Capítulo A - Generalidades

2.1.1 La Reunión analizó las secciones del Capítulo A del LAR 119 que corresponde a Generalidades.

Sección 119.001 Definiciones

2.1.2 Respecto a esta sección, la Reunión fue informada de las propuestas de enmienda y del texto original de las definiciones del Reglamento LAR 119. Sobre el particular la Reunión convino en aceptar dichas definiciones, ya sea manteniendo y/o modificando el texto original o el texto de las propuestas presentadas.

2.1.3 En cuanto a la denominación del LAR 119, la Reunión convino en utilizar el género masculino para referirse a los reglamentos individuales y no el género femenino como había sido redactado en este LAR. Así mismo, la Reunión consideró pertinente eliminar de las definiciones de este reglamento, el término “significa”, con el propósito de armonizar con el resto de reglamentos LAR pertenecientes a los Conjuntos LAR PEL y LAR AIR.

2.1.4 A continuación se describen las definiciones que fueron objeto de análisis y modificación antes de ser aceptadas por parte del Panel:

Aeródromo regular

2.1.5 Luego de la evaluación correspondiente, la Reunión aceptó la propuesta de mantener la redacción original de esta definición, considerando que el término aeródromo satisface los requerimientos operacionales del reglamento, no así el término aeropuerto que corresponde a un puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, salud pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

Aprobación

2.1.6 Sobre esta definición, la Reunión consideró pertinente eliminar el primer párrafo y dejar únicamente el segundo párrafo, cuya redacción corresponde al texto establecido en el Adjunto F del Anexo 6 Parte I.

Avión grande y Avión pequeño

2.1.7 En relación a estas definiciones, el Panel convino en mantener el texto original de avión grande y avión pequeño, considerando que no era posible definir aeronave grande o aeronave pequeña, en virtud que el término aeronave incluye: aviones, helicópteros, planeadores, dirigibles, globos cautivos, globos libres, cometas, entre otros.

Base principal de operaciones

2.1.8 Al analizar esta definición, la Reunión convino en reemplazar el término “él” por el término “dicho explotador”.

Clases de operaciones

2.1.9 El Panel aceptó mantener la redacción original de esta definición, considerando que las clases de operaciones para los Reglamentos LAR 121 y 135 ya habían sido evaluadas y definidas en la Primera Reunión del Panel de Estructura de las LAR (RPEE/1) (Lima, Perú, 4 al 6 de diciembre de 2006).

Charter

2.1.10 Una vez realizado el análisis respectivo, la Reunión consideró pertinente eliminar la definición de charter y modificar el texto correspondiente a "Operación regular", eliminado el término charter de dicha definición.

Especificaciones para las operaciones

2.1.11 Después de un importante intercambio de ideas, la Reunión convino en reemplazar el texto original de esta definición por el texto que trae la nueva propuesta de enmienda al Anexo 6 Parte I, que actualmente se encuentra en desarrollo.

Explotador

2.1.12 En lo que concierne a esta definición, el Panel consideró pertinente mantener el texto original de esta definición por estar contemplada en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Explotador de servicios aéreos regulares y Explotador de servicios aéreos no regulares

2.1.13 Respecto a estas definiciones, la Reunión tomó nota del análisis realizado y convino mantener la redacción original, en virtud que la intención de dichas definiciones, es definir al explotador de servicios aéreos regulares y al explotador de servicios aéreos no regulares y no a los servicios como tales.

Inspector de seguridad operacional (ISOP)

2.1.14 Al finalizar el análisis correspondiente, el Panel aceptó la propuesta de enmienda con las siguientes modificaciones: inclusión de los centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil, y del término control, reemplazo del término personal de aviación civil por personal involucrado en la actividad aeronáutica y eliminación del término aprobadas con respecto a las organizaciones de mantenimiento.

Operación regular

2.1.15 Después de análisis correspondiente y de un importante intercambio de ideas, la Reunión convino aceptar la propuesta de enmienda presentada, la cual incluye los vuelos adicionales que son ocasionados por el exceso de tráfico, dentro de los vuelos regulares.

Operación no regular

2.1.16 En cuanto a la definición de “operación regular”, el Panel tomó nota de la propuesta de enmienda y consideró pertinente su inclusión, además convino reemplazar el término “localización” o “localizaciones” por “lugar” o “lugares” en esta definición y en las demás definiciones del Reglamento LAR 119.

Operaciones regulares domésticas e internacionales LAR 121 y Operaciones no regulares domésticas e internacionales LAR 121

2.1.17 Al analizar estas definiciones, el Panel convino reemplazar el término aeronaves por aviones, considerando que el LAR 121 únicamente reglamenta la operación de aviones. Así mismo, la Reunión convino reemplazar el término “localizaciones” por “lugares” y mejorar la redacción de estas definiciones.

Operaciones regulares LAR 135 y Operaciones no regulares LAR 135

2.1.18 Respecto a estas definiciones, la Reunión consideró necesario reemplazar el término aviones por aeronaves, en virtud que el LAR 135 reglamenta la operación tanto de aviones como de helicópteros. De igual manera, la Reunión convino reemplazar el término “localizaciones” por “lugares” y mejorar la redacción de estas definiciones.

Peso máximo sin combustible y peso vacío

2.1.19 Sobre estas definiciones, el Panel fue informado que el término masa era ampliamente utilizado en los Anexos al Convenio y en todos los documentos publicados por OACI, y que el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad ya había considerado la utilización de este término en la redacción de sus reglamentos. De igual manera la reunión fue informada que el peso varía con la latitud, mientras que la masa es constante.

2.1.20 Al respecto, la Reunión manifestó de manera unánime que el término peso es el más utilizado en la región y que los manuales de los fabricantes de aeronaves, así como los manuales de operación de las mismas consideran el término peso y no masa, por lo que los miembros del Panel expresaron que se debía utilizar el término peso en los reglamentos LAR.

2.1.21 Además, el Panel comentó que la utilización del término masa produciría serias complicaciones al área operacional de la industria, en virtud de que todos los cálculos de performance y de carga que se efectúan actualmente están referidos al término peso.

2.1.22 A fin de definir el tema en discusión, la Reunión convino conformar un grupo ad-hoc, el cual, luego del análisis correspondiente, presentó una propuesta sobre un Método Interpretativo e Explicativo (MEI) que establece la utilización de los términos masa y peso. En el Adjunto B a esta parte del informe se presenta el MEI relacionado con la utilización de los términos masa y peso.

2.1.23 Así mismo, la Reunión consideró pertinente que se debía consultar a OACI sobre la utilización de estos dos términos, por lo que adoptó la siguiente conclusión:

Conclusión RPEO 1/01 UTILIZACIÓN DEL TÉRMINO MASA O PESO

(a) Que el Comité Técnico establezca un grupo ad-hoc conformado por dos expertos de operaciones y dos expertos de aeronavegabilidad provenientes del Comité Técnico y de los Paneles de Expertos respectivos, a fin de que realicen los estudios y consultas necesarias, y presenten una propuesta con los respaldos técnicos correspondientes sobre la utilización, ya sea, del término masa o, del término peso, en los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos.

(b) El resultado de esta tarea deberá ser presentado en la Segunda Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/2).

Sección 119.005 Aplicación

2.1.24 Luego de analizar la propuesta presentada en la nota de estudio, la Reunión aceptó dicha propuesta, además convino en reemplazar el título de “aplicabilidad” por “aplicación”, de igual manera, consideró necesario mejorar la redacción de esta sección.

Sección 119.010 Certificaciones

2.1.25 Respecto a esta sección, la Reunión consideró pertinente mantener la redacción original por no existir comentarios sobre la misma.

Sección 119.015 Autorizaciones

2.1.26 Sobre esta sección, el Panel convino en mantener el texto original, una vez que conoció los argumentos para no ser modificada.

Sección 119.020 Prohibiciones

2.1.27 La Reunión convino en mantener el texto original de esta sección, en virtud que el término persona que fue objeto de observaciones, según el Doc 9734 de la OACI, tiene personalidad y posee capacidad jurídica, así mismo consideró que no se debían eliminar las prohibiciones porque ayudan a la comprensión del ámbito de aplicación del reglamento y no deja lugar a dudas o a malas interpretaciones por parte de los usuarios.

Sección 119.025 Especificaciones para las operaciones

2.1.28 En lo que concierne a esta sección, el Panel aceptó mantener la redacción original eliminando el término “ciertos” e incluyendo el término “condiciones” por estar mencionado en el Anexo 6 Parte I bajo el título de dichas especificaciones.

Sección 119.030 Utilización del nombre comercial

2.1.29 Una vez analizada esta sección, el Panel convino en mantener la redacción original al determinar que la redacción del texto era apropiada para los propósitos del reglamento y por no haber existido observaciones sobre dicho texto.

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

2.2.1 Bajo este asunto de la agenda, la reunión revisó la Nota de estudio 04 que contiene el análisis y las propuestas de enmienda de las Secciones 119.105, 119.110, 119.115 y 119.120 del Capítulo B del LAR 119 que corresponden a los requisitos para las operaciones regulares y no regulares LAR 121 y 135.

Sección 119.105 Requisitos de Certificación

2.2.2 Una vez que la Reunión tomó conocimiento del análisis realizado, consideró apropiado aceptar las propuestas de modificación de esta sección, manteniendo la abreviatura de OpSpecs y el término arrendamiento que fueron parte del texto original de esta sección.

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

2.2.3 Siguiendo con el análisis, el Panel convino en aceptar las propuestas de enmienda a esta sección, manteniendo la abreviatura OpSpecs y el término arrendamiento y eliminando el término "máxima" de la capacidad de carga de pago.

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

2.2.4 Al igual que la sección anterior, el Panel convino en aceptar las propuestas de modificación a esta sección, manteniendo la abreviatura OpSpecs y el término arrendamiento y eliminando el término "máxima" de la capacidad de carga de pago.

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

2.2.5 Siguiendo con el procedimiento anterior, la Reunión consideró apropiado aceptar las propuestas de modificación a esta sección, considerando los mismos cambios de la sección anterior.

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

2.3.1 Bajo este asunto de la agenda, la Reunión revisó las Notas de estudio 05, 06, 07, 08, 09, 10 y 11 que contienen el análisis y las propuestas de las secciones del Capítulo C del LAR 119, correspondiente a Certificación, especificaciones para las operaciones y requisitos para el personal directivo de los explotadores LAR 121 y 135.

Sección 119.205 Alcance

2.3.2 En lo concerniente a esta sección, la Reunión, una vez que conoció el análisis realizado, procedió a aceptar el texto original de la misma, modificando solamente su título de "alcance" a "aplicación".

Sección 119.210 Requisitos generales

2.3.3 Luego de tomar nota del análisis de esta sección, la Reunión inició un amplio debate sobre la eliminación o no del Párrafo (a) de la misma, cuyo texto consideraba que para poder realizar operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o de carga exclusiva según el LAR 121 o 135, se debía ser ciudadano del Estado que expediría el AOC.

2.3.4 Sobre el particular, la Reunión decidió eliminar dicho párrafo por considerar que la parte técnica no era el organismo apropiado para controlar dicho requisito. Así mismo, el Panel convino en reorganizar los párrafos de esta sección para una mejor comprensión de los requisitos.

Sección 119.215 Pruebas de demostración

2.3.5 Una vez que el Panel tomó conocimiento de esta sección, convino en aceptar el texto original de la misma.

Sección 119.220 Requisitos de solicitud de un AOC: Todos los explotadores

2.3.6 La Reunión, después de analizar las propuestas de modificación sugeridas, convino en aceptar dichas propuestas, incluyendo el término “formal” a la solicitud que presenta el explotador.

Sección 119.225 Requisitos financieros, económicos y jurídicos

2.3.7 Respecto a esta sección, la Reunión consideró apropiada la propuesta de enmienda sugerida, por lo que convino en aceptar dicha propuesta con ligeras modificaciones en el Párrafo (a) y con la inclusión parcial del texto de Párrafo (b) original.

Sección 119.230 Contenido de un AOC

2.3.8 La Reunión, una vez que conoció el análisis realizado a esta sección, convino en aceptar la propuesta de enmienda sugerida.

Sección 119.235 Emisión de un AOC

2.3.9 El texto original de esta sección y la inclusión del término renovación, fueron aceptados de manera unánime por la Reunión.

Sección 119.240 Denegación de una solicitud de un AOC

2.3.10 Siguiendo con el análisis de las propuestas, la Reunión convino en aceptar la modificación propuesta al texto de esta sección.

Sección 119.245 Validez de un AOC

2.3.11 Luego de un intenso debate, la Reunión consideró pertinente aceptar la propuesta de enmienda con los siguientes cambios: eliminar del texto de la sección el requisito de que el AOC sea emitido con carácter indefinido, en virtud que esta sección debía establecer solamente los requisitos de validez de un AOC.

2.3.12 Así mismo, la Reunión decidió eliminar los términos “procedimientos y circulares de asesoramiento” de la propuesta de enmienda por considerar que no constituyen requisitos reglamentarios. En su lugar, la Reunión convino incluir la frase siguiente: “*y en todo texto obligatorio que la AAC pueda exigir”*, la cual fue establecida en base al texto del Párrafo 4.2.2.2 del Anexo 6 Parte I.

Sección 119.250 Enmienda de un AOC

2.3.13 En cuanto a esta sección, la Reunión participó de un amplio debate que originó la modificación de la propuesta sugerida y la reestructuración completa de dicha sección, combinando el texto de la propuesta original con el texto de la propuesta de enmienda sugerida.

2.3.14 El tema que fue motivo de debate y que la Reunión decidió que fuera eliminado, tuvo relación con la propuesta de incorporar el requisito de que una AAC podría, por razones de seguridad operacional o urgencia, enmendar el AOC de manera inmediata y que dicha enmienda sería efectiva sin aplazamiento alguno en la fecha en la cual la empresa aérea recibiría tal notificación.

2.3.15 Sobre el particular, la Reunión consideró que un AOC no debería ser enmendado de manera inmediata, en virtud que con la nueva propuesta de contenido del AOC que se está analizando en OACI, una enmienda inmediata no tendría ningún efecto sobre dicho documento, sino sobre las especificaciones para las operaciones, que es el documento que el futuro contendrá las autorizaciones, condiciones y limitaciones relacionadas con el AOC. Así mismo, la Reunión manifestó que la enmienda de un AOC requiere de un proceso técnico y legal que debe ser cuidadosamente analizado.

Sección 119.255 Suspensión o revocación de un AOC

2.3.16 Con respecto a esta sección, la Reunión convino en aceptar el texto original de la misma, añadiendo al final del Párrafo (a) (1), la siguiente frase: “*y en todo texto obligatorio que la AAC pueda exigir”*.

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

2.3.17 Después de producirse un importante intercambio de ideas y clarificar la definición y uso de las OpSpecs, la Reunión decidió eliminar el párrafo propuesto como enmienda a la versión original de esta sección, en el que se indicaba que las especificaciones para las operaciones son parte integrante y requisito obligatorio del certificado AOC.

2.3.18 La Reunión fue informada con anterioridad acerca de la nueva propuesta de enmienda al Anexo 6, en la que las OpSpecs son definidas como las autorizaciones, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y que están sujetas al manual de operaciones del explotador.

2.3.19 Así mismo la Reunión tomó conocimiento que las OpSpecs, de conformidad con el Doc 8335, tienen por objeto complementar las disposiciones generales del certificado básico, enumerar las autorizaciones y restricciones que no se especifican en el reglamento estatal y facilitar los procedimientos administrativos.

Sección 119.265 Sede principal de operaciones, base principal de operaciones, base principal de mantenimiento y cambio de dirección

2.3.20 Sobre esta sección, la Reunión analizó las propuestas de enmienda presentadas y luego de un importante debate consideró apropiado aceptar dichas propuestas, reemplazando únicamente el término "administrativa" por "negocios" en el título y el texto de la sección señalada; así mismo, consideró apropiado dejar entre paréntesis el término "administrativa", el cual fue propuesto como cambio al término original.

Sección 119.270 Contenido de las especificaciones para las operaciones

2.3.21 Luego de tratar el contenido de las especificaciones para las operaciones, la Reunión convino en aceptar el texto original de esta sección, incorporando únicamente el Párrafo (c) de la propuesta de enmienda y añadiendo la Parte H con los requisitos correspondiente a helicópteros.

Sección 119.275 Enmienda de las especificaciones para las operaciones

2.3.22 A fin de estandarizar el texto de redacción de las secciones de este reglamento, la Reunión, después del análisis correspondiente, consideró apropiado modificar el texto original de esta sección.

Sección 119.280 Procedimiento de enmienda de las OpSpecs iniciada por la AAC

2.3.23 En virtud de no existir propuestas de enmienda a esta sección del reglamento, la Reunión, después del análisis respectivo, convino en aceptar su texto original añadiendo únicamente el término "o urgencia" al término "emergencia".

Sección 119.285 Procedimiento de enmienda de las OpSpecs solicitada por el explotador

2.3.24 De todas las propuestas de enmienda presentadas acerca de esta sección, la Reunión, después de un amplio debate, consideró apropiado aceptar solamente una de ellas y mantener el texto original respecto a las demás propuestas de modificación solicitadas, argumentando que los plazos previstos en la propuesta original del reglamento para enmendar las OpSpecs eran los adecuados y que también era procedente emitir una enmienda parcial a dichas especificaciones para las operaciones.

Sección 119.290 Solicitud de reconsideración de enmienda de las OpSpecs

2.3.25 Respecto a esta sección, la Reunión convino en aceptar el texto original de la misma con ligeras modificaciones.

Sección 119.295 Arrendamiento con tripulación

2.3.26 Siguiendo con el análisis del LAR 119, la Reunión convino en aceptar el texto original de esta sección, así como las propuestas de enmienda sugeridas por el panel y por el experto a cargo de su evaluación.

2.3.27 A fin de establecer las especificaciones de otras modalidades de arrendamiento, la Reunión consideró apropiado la conformación de dos grupos de trabajo ad-hoc para desarrollar los requisitos de arrendamiento sin tripulación y de intercambio de aeronaves.

2.3.28 Una vez que las propuestas de enmienda sobre arrendamiento sin tripulación e intercambio de aeronaves fueron presentadas por los grupos ad-hoc, la Reunión convino en incorporar estos requisitos como secciones individuales en este capítulo e insertarlas a continuación de esta sección, por lo tanto las secciones subsiguientes serán renumeradas respectivamente.

Sección 119.300 Arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera, sin tripulación

2.3.29 La Reunión convino en incluir esta nueva sección en el Reglamento, considerando que este tipo de modalidad de arrendamiento es común en la región y el mundo.

Sección 119.305 Intercambio de aeronaves

2.3.30 Al igual que la sección anterior, la Reunión consideró apropiado incluir esta sección en el Reglamento LAR 119, por considerar que el intercambio de aeronaves es una modalidad de arrendamiento que se practica cada vez más en nuestra región.

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

2.3.31 La Reunión, luego de conocer la propuesta de enmienda a esta sección consideró pertinente su aceptación.

2.3.32 La propuesta que fue aceptada por parte del Panel, establece que el Artículo 83 bis sea implementado de acuerdo a la legislación de cada Estado.

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

2.3.33 En lo que refiere a esta sección, la Reunión convino en aceptar el texto original con ligeras modificaciones.

Sección 119.320 Autoridad para auditar e inspeccionar

2.3.34 Al conocer del análisis realizado a esta sección, la Reunión consideró apropiado aceptar su contenido original y las propuestas de enmienda formuladas.

Sección 119.325 Duración y devolución del AOC y de las OpSpecs

2.3.35 Luego de evaluar esta sección, la Reunión convino en aceptar su texto original, así como las propuestas de enmienda presentadas.

Sección 119.330 Operación reciente

2.3.36 La Reunión, después de conocer los argumentos de la propuesta de enmienda, consideró que no era relevante para los propósitos de esta sección, en consecuencia convino en aceptar el texto original de la misma, eliminando únicamente el término “reexaminación” por considerar repetitivo en la redacción del citado texto.

Sección 119.335 Personal directivo requerido para operaciones conducidas según el LAR 121

2.3.37 Luego de un amplio debate, la Reunión convino en reemplazar el puesto de "Director o gerente general" por el de "Directivo responsable ante la AAC", considerando que esta persona, además de proveer los recursos para llevar a cabo las operaciones, es el responsable ante la AAC, del cumplimiento de las reglamentaciones por parte del personal de su empresa.

2.3.38 Igualmente, la Reunión consideró apropiado aceptar las propuestas para que los puestos de Asesor de prevención de accidentes y seguridad de vuelo y Gerente o responsable de calidad ya no sean requeridos por la reglamentación y solamente dejar como cargo reglamentado el de Gerente o responsable del sistema de Gestión de Seguridad Operacional.

2.3.39 Con respecto a la propuesta de un Estado de incluir el título de ingeniero aeronáutico para optar al cargo de gerente de operaciones de vuelo, la Reunión consideró apropiado dejar establecido en este informe, que dicho título no debería ser considerado para ese puesto en virtud que un ingeniero aeronáutico no dispone de la experiencia en la línea de vuelo necesaria para dicho cargo, a menos que sea piloto y cumpla con todos los requisitos establecidos para el puesto de gerente de operaciones.

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

2.3.40 Al ser informada sobre las calificaciones del personal directivo para las operaciones conducidas según el LAR 121, la Reunión convino en aceptar el texto original de esta sección con ligeras modificaciones, exceptuando los requisitos de calificación del director o gerente de mantenimiento establecidos en el Párrafo (c) y del Jefe de inspectores de mantenimiento prescritos en el Párrafo (d), por considerar que estos requisitos deberán ser analizados por los miembros del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad en coordinación con el miembro AIR del Comité Técnico.

Sección 119.345 Personal directivo requerido para operaciones conducidas según el LAR 135

2.3.41 De la misma manera en que se procedió con la Sección 119.325 correspondiente al personal directivo requerido para operaciones conducidas según el LAR 121, la Reunión convino en reemplazar el puesto de "Director o gerente general" por el de "Directivo responsable ante la AAC", así mismo consideró pertinente aceptar las propuestas de enmiendas relacionadas con la eliminación de los puestos de Asesor de prevención de accidentes y seguridad de vuelo y Gerente o responsable de calidad.

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

2.3.42 Respecto a las calificaciones del personal directivo para operaciones conducidas según el LAR 135, la Reunión convino en aceptar el texto original de esta sección con ligeras modificaciones, exceptuando los requisitos de calificación del director o gerente de mantenimiento establecidos en el Párrafo (e), por considerar que estos requisitos deberán ser analizados por los miembros del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad en coordinación con el miembro AIR del Comité Técnico.

2.3.43 Una vez que la Reunión finalizó la evaluación de cada una de las secciones del Reglamento LAR 119, convino en adoptar la siguiente conclusión:

Conclusión RPEO 1/02 ACEPTACIÓN DEL LAR 119

(a) Aceptar el texto del LAR 119 sobre Certificación de explotadores de servicios aéreos, excepto los textos de los Párrafos 119.340 (c) y (d) y 119.350 (e) que serán remitidos al Panel de Expertos de Aeronavegabilidad para su análisis y aceptación.

(b) Dejar pendiente la utilización del término masa o peso hasta que el grupo ad-hoc que será conformado para el estudio de dichos términos, presente su propuesta en la Segunda Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/2).

(c) En el Adjunto A a esta parte del informe se incorporan los textos de las propuestas originales y de las enmiendas aceptadas durante la Primera Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/1).

Adjunto A

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos

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.- ~~Significa que la AAC ha revisado el método, procedimiento, política, documento, manual o lista de verificación y no ha objetado el uso propuesto o la implementación, tampoco ha emitido una aprobación.~~

~~Una 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.- ~~Significa un a~~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.- ~~Significa que la AAC, por requerimiento de una reglamentación, ha evaluado y específicamente ha aprobado un método, procedimiento, política, operación, documento, manual o lista de verificación.~~

~~Una 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.- ~~Significa la localización~~ Lugar principal de operaciones del explotador, según lo establecido por ~~él~~ 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.- ~~Significa u~~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 ~~de la~~ 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 ~~de la~~ del LAR 121 han sido agrupadas en una sola definición con el propósito mencionado.

La autorización para cada clase de operación ~~de la~~ 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.- ~~Significa una c~~Configuración aprobada de asientos para pasajeros, excluyendo cualquier asiento para la tripulación.

(ll) ~~Chárter.- es una operación no regular que utiliza una aeronave fletada.~~

(m) Empresa de transporte aéreo.- ~~Significa una e~~Entidad jurídica que realiza operaciones de transporte aéreo comercial como explotador de servicios aéreos regulares o no regulares.

(n) Especificaciones para las operaciones (OpSpecs).- ~~Son normas de seguridad que incluyen: autorizaciones, limitaciones, desviaciones, exenciones, términos, condiciones, procedimientos y reglamentaciones propias para cada explotador, las cuales no están específicamente establecidas en los reglamentos vigentes y son aprobadas y emitidas por la autoridad para el cumplimiento del explotador.~~

~~Las OpSpecs proporcionan información general acerca del explotador e información específica sobre sus reglamentaciones apropiadas de operación, sus tipos de operación y que exenciones y desviaciones que se aplican en su operación.~~

~~Las OpSpecs, describen además, las capacidades de las aeronaves del explotador, identifican las autorizaciones y limitaciones específicas de ruta y aeródromos, los procedimientos instrumentales en área terminal, los procedimientos de mantenimiento y de masa y centrado (peso y balance) y las operaciones de arrendamiento e intercambio de aeronaves que se aplican al explotador.~~

~~Las OpSpecs constituyen un documento legal firmado entre la AAC y el explotador, el incumplimiento de estas por parte del explotador será causa de acción legal y que las mismas sean suspendidas o revocadas en parte o en su totalidad por la AAC.~~ Las autorizaciones, condiciones y limitaciones asociadas con el AOC y sujetas a las condiciones establecidas en los manuales del explotador.

(o) 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.

(p) Estado de matrícula.- Estado en el cual está matriculada la aeronave.

(q) Explotador.- Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

(r) Explotador de servicios aéreos regulares.- ~~Significa un e~~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.

(s) Explotador de servicios aéreos no regular.- ~~Significa un e~~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.

(t) ~~Inspector de Seguridad de la Aviación Civil (ISAC).- Significa una persona de la AAC que ejerce las funciones de inspector de explotadores de servicios aéreos, organizaciones de mantenimiento aprobadas, aeronaves y personal de aviación civil.~~

(t) Inspector de Seguridad Operacional (ISOP): ~~Significa una~~ Persona de la AAC que ejerce las funciones de inspector para la certificación, inspección, ~~y~~ supervisión y control de las operaciones de los explotadores aéreos, organizaciones de mantenimiento, centros de instrucción y

entrenamiento de aeronáutica civil, aeronaves y personal ~~aeronáutico~~ involucrado en la actividad aérea.

(u) 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.

(v) Operación de la aviación general.- Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.

(w) Operación de transporte aéreo comercial.- Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

(x) 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 incluye los vuelos complementarios ocasionados por el exceso de tráfico de los vuelos regulares.~~ 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.

(y) 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 charter o~~ como cualquier operación en la cual la hora de salida ~~localización de salida y localización de llegada~~ y los lugares de salida y llegada son específicamente negociad~~a~~os con el cliente o su representante.

(z) Operaciones regulares domésticas e internacionales LAR 121.- ~~Significa c~~Cualquier operación regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de ~~las aeronaves descritas~~ los aviones descritos en el Subpárrafo (1) y en ~~las localizaciones~~ los lugares establecid~~a~~os en los Subpárrafos (2) y (3) de esta definición:

(1) Aviones:

(i) ~~aviones~~ turborreactores;

(ii) ~~aviones~~ turbohélices y alternativos con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o

(iii) ~~aviones~~ turbohélices y alternativos con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg.

Nota.- *Para los propósitos de esta definición aviones turborreactores ~~significa:~~ son aviones ~~turborreactores~~ con una configuración de asientos de pasajeros de 1 o más asientos, excluyendo los asientos de la tripulación.*

(2) ~~Localizaciones~~Lugares:
Operaciones domésticas:

(i) entre cualquier aeródromo dentro de un Estado.

(3) ~~Localizaciones~~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.

(aa) Operaciones no regulares domésticas e internacionales LAR 121.- ~~Significa c~~Cualquier operación no regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de ~~las aeronaves descritas~~ los aviones descritos en el Subpárrafo (1) de esta definición y en ~~las localizaciones~~ los lugares establecid~~a~~os en los Subpárrafos (z) (2) y (z) (3) de esta sección:

(1) Aviones turborreactores, turbohélices y alternativos:

(i) ~~todos los aviones~~ con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros,

excluyendo los asientos de la tripulación; o

(ii) ~~todos los aviones~~ con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg.

~~***Nota.*** *- Para los propósitos de esta definición todos los aviones significa: aviones turborreactores, turbohélices y alternativos.*~~

(bb) Operaciones regulares domésticas e internacionales LAR 135.- ~~Significa~~ cCualquier operación regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de las aeronaves descritas en el Subpárrafo (1) de esta definición y en ~~las localizaciones~~ los lugares descrit~~a~~os en los Subpárrafos (z) (2) y (z) (3) de esta sección:

(1) ~~Aviones~~ 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;

(iii) helicópteros.

(cc) Operaciones no regulares domésticas e internacionales LAR 135.- ~~Significa~~ cCualquier operación no regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de las aeronaves descritas en el Subpárrafo (1) de esta definición y en ~~las localizaciones~~ los lugares establecid~~a~~os en los Subpárrafos (z) (2) y (z) (3) de esta sección:

(1) ~~Aviones~~ Aeronaves:

(i) ~~todos los~~ aviones turborreactores, turbohélices y alternativos de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; o

(ii) ~~todos los~~ aviones turborreactores, turbohélices y alternativos con una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menos;

(iii) helicópteros.

~~***Nota.*** *- Para los propósitos de esta definición todos los aviones significa: aviones turborreactores, turbohélices y alternativos.*~~

(dd) Operación de carga exclusiva.- ~~Significa~~ cCualquier 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 ~~de la~~ del LAR 121 o 135. Las operaciones de carga exclusiva se clasifican dentro de las operaciones no regulares ~~de la~~ del LAR 121 o 135 para efectos del cumplimiento de los requisitos.

(ee) Operación de transporte de pasajeros.- ~~Significa~~ cCualquier operación de aeronave que transporta pasajeros. Una aeronave utilizada en operaciones de transporte de pasajeros puede también transportar carga o correo.

(ff) Peso máximo sin combustible.- Es el peso máximo permisible de una aeronave sin combustible o aceite utilizable. El peso máximo sin combustible puede ser encontrado, ya sea, en la hoja de datos del certificado de tipo, en el manual de vuelo del avión o en ambos.

(gg) Peso vacío.- ~~Significa~~ El peso de la aeronave, motores, hélices, rotores y equipo fijo. El peso vacío excluye el peso la masa 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.

~~***Nota.*** *- Pueden existir otras definiciones de peso vacío, por lo tanto le corresponderá a la AAC determinar que definición de peso vacío es aplicable para sus explotadores.*~~

(hh) 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, anuncios aéreos.~~., etc.~~

119.005 ~~Aplicabilidad~~ Aplicación

(a) Excepto lo establecido en el Párrafo (c), 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.

(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 ~~la~~ 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 ~~la~~ el LAR 121 o 135.

(c) ~~Este reglamento no aplica a las siguientes operaciones:~~Las operaciones a las cuales no se aplica este reglamento, incluye:

(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 y ferry;

(4) trabajos aéreos;

(5) vuelos turísticos conducidos en globos aerostáticos de aire caliente;

(6) 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;

(7) 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 ~~la~~ 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.

(8) carga externa con helicópteros; y

(9) ~~las operaciones con aeronaves que se utilicen en servicios militares, de aduana, y de policía, y en general a las aeronaves de Estado~~ 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 ~~la~~ 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 ~~la~~ 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 ~~ciertos~~ procedimientos bajo los cuales cada clase de operación debe ser conducida; y

(2) ~~ciertos~~ 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 ~~la~~ 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 y su legibilidad deben ser aceptables para la AAC.

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

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

119.105 Requisitos de certificación

Todo explotador que realice operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva por remuneración o arrendamiento ~~alquiler~~ con aviones o helicópteros debe cumplir con los requisitos de certificación y de las OpsSpecs ~~especificaciones para las operaciones~~ del Capítulo C de este reglamento.

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

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

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

(i) ~~aviones~~ turborreactores;

(ii) ~~aviones~~ turbohélices y alternativos con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o

(iii) ~~aviones~~ 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 ~~la~~ 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) ~~todos los aviones con~~ una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o

(ii) ~~todos los aviones con~~ una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg; o

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

Nota.- *~~Para los propósitos de las operaciones no regulares domésticas e internacionales según la el LAR 121, todos los aviones significa: aviones turborreactores, turbohélices y alternativos.~~*

119.115 Operaciones con aviones que deben realizarse en cumplimento con los requisitos ~~de la~~ 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 ~~alquiler~~ con aviones, serán realizadas en cumplimiento con los requisitos ~~de la~~ del LAR 135, debiendo ser emitidas las OpSpecs ~~para esas operaciones especificaciones para las operaciones.~~ 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) ~~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;

(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) ~~todos los aviones de~~ una configuración de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; o

(ii) ~~todos los aviones con~~ una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menos; o

(iii) ~~aviones que tengan~~ una capacidad ~~máxima~~ de carga de pago de 3 400 kg o menos, involucrados en operaciones de carga exclusiva.

~~Nota.~~ *~~- Para los propósitos de las operaciones regulares y no regulares según la LAR 135, todos los aviones significa: aviones turborreactores, turbohélices y alternativos.~~*

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

(a) Las siguientes clases de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo por remuneración o arrendamiento ~~alquiler~~ con helicópteros, serán realizadas en cumplimiento con los requisitos ~~de la~~ del LAR 135, debiendo ser emitidas las OpSpecs ~~para esas operaciones especificaciones para las operaciones~~ 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 ~~Alcance~~ 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 ~~la~~ 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 ~~la~~ el LAR 121 o 135, deberá:

(1) ~~ser ciudadano del Estado que expedirá el AOC;~~ 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, limitaciones y procedimientos según los cuales cada clase de operación debe ser conducida. ~~y~~

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 ~~de la el~~ del LAR 121 o ~~LAR~~ 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 ~~de la~~ del LAR 121 o LAR 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) ~~Para solicitar un AOC se debe presentar una solicitud en la forma y manera establecida por la AAC por lo menos 180 días antes de la fecha de inicio de la operación.~~ Una persona que solicite un AOC bajo este reglamento debe presentar una solicitud:

(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 ~~aplicación~~ solicitud formal a la AAC, por lo menos ciento ochenta (180) días antes de la fecha de inicio de la operación.

~~(a) La solicitud debería contener por lo menos la siguiente información:~~

~~(1) nombre y dirección del solicitante y de su sede principal de operaciones;~~

~~(2) descripción de la empresa, su estructura jurídica y los nombres y direcciones de las entidades o personas que representan a la empresa;~~

~~(3) organización administrativa de la empresa, principales funcionarios, cargos, nombres, formación, calificaciones y experiencia;~~

~~(4) información detallada sobre las operaciones de vuelo previstas, bajo los siguientes aspectos:~~

~~(i) tipos de aeronaves, instrumentos, documentación de vuelo, equipo de comunicaciones y de navegación y todo otro equipo a utilizarse;~~

~~(ii) disposiciones tomadas para el mantenimiento e inspección de las aeronaves y del equipo correspondiente;~~

~~(iii) Estado de matrícula de las aeronaves; para caso de~~

aeronaves extranjeras debe adjuntarse una copia del acuerdo de arrendamiento;

(iv) datos sobre cada miembro de la tripulación de vuelo, incluidos número de licencia, tipos de certificado, habilitaciones, evaluación de aptitud psicofísica vigente, experiencia reciente y de competencia confirmada en los tipos de aviones previstos;

(v) manuales de la empresa (manual de operaciones y manual de control de mantenimiento (MCM));

(vi) programas de instrucción y calificación de los tripulantes y del personal de tierra;

(vii) relación de instalaciones y equipos disponibles;

(viii) rutas propuestas con derrotas geográficas y altitudes mínimas de vuelo, aeródromos de destino y de alternativa que se utilizarán, procedimientos de aproximación por instrumentos, mínimos de utilización de aeródromo, instalaciones y servicios de navegación y de comunicaciones propuestos;

(ix) métodos de control y supervisión de las operaciones a utilizarse;

(x) clase o clases de operaciones que solicita; y

(xi) naturaleza de las operaciones propuestas: operaciones de pasajeros, carga y correo o de carga exclusiva, diurnas o nocturnas, VFR o IFR.

(5) descripción detallada acerca de cómo el solicitante proyecta demostrar el cumplimiento del reglamento aplicable (declaración inicial de cumplimiento);

(6) documentos de compra / contrato de arrendamiento / cartas de intención.

(7) datos detallados de los recursos financieros, según lo requerido por la autoridad competente; y

(8) fecha en que el solicitante desea iniciar sus operaciones.

119.225 Requisitos financieros, económicos y jurídicos

(a) Para la constitución de una empresa de transporte aéreo comercial, cCada solicitante de un AOC emitido según este reglamento, debe demostrar a la AAC que cumple con los siguientes requisitos financieros, económicos y jurídicos, los cuales deberán estarán acorde de acuerdo con las operaciones a realizar., cuya información asegure el inicio y continuidad de las operaciones.

(1) que sus recursos financieros son suficientes para obtener todo el equipo, instalaciones y personal necesarios y para sustentar totalmente las operaciones desde sus inicios;

(2) existe una estructura de rutas para la explotación propuesta;

(3) proyecta ofrecer un nivel de servicios que satisface una necesidad y una demanda y que es de interés público;

(4) el tipo y nivel de servicio propuesto es conforme a los acuerdos de transporte aéreo bilaterales o multilaterales relacionados con derechos de tráfico, frecuencias, capacidad, rutas, etc., en los que el Estado del solicitante es parte contratante;

(5) ha presentado estudios de tráfico u otros datos que son convincentes y permiten determinar que los servicios de tráfico serían rentables; y

(6) posee capital suficiente para hacer frente a los costos que serán generados por la ejecución de su programa de mantenimiento aprobado.

(b) El incumplimiento de los especificado en el párrafo (a) será motivo para suspender el proceso de certificación cualquiera de los requisitos antes

~~mencionados en el párrafo (a) podrá ser motivo para la negación, suspensión o revocación de un AOC~~.

~~(Véase MAC 119.225)~~

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.

~~(1) zonas de operación y rutas autorizadas.~~

~~(2) tipo de aeronave cuyo uso está autorizado~~

~~(3) número del certificado;~~

~~(4) fecha de expedición, vigencia y período de validez.~~

~~(5) tipos de aeronave cuyo uso está autorizado; y~~

~~(6) zonas de operación y rutas autorizadas~~

~~***Nota.*** *Los tipos de aeronave cuyo uso está autorizado y las zonas de operación o rutas autorizadas pueden estar contenidas en las OpSpecs que se emiten al explotador.~~

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 ~~de la~~ 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 ~~una solicitud de~~ un AOC

(a) ~~Una solicitud para la obtención de~~ ~~u~~Un AOC ~~puede~~ será denegado~~a~~ si la AAC constata que el solicitante:

~~(1) no está adecuadamente equipado; o~~

~~(2) no cumple con cualesquiera de los requisitos financieros, económicos, jurídicos y técnicos establecidos en la solicitud; o~~

~~(3) no es capaz de conducir operaciones seguras según las LAR aplicables; o~~

~~(4) fue titular de un AOC que previamente fue revocado.~~

(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

~~(a) El mantenimiento de la validez de un AOC dependerá de que el explotador demuestre que:~~

~~(1) las aeronaves que se operen tengan un certificado de aeronavegabilidad válido y emitido por el Estado de matrícula;~~

~~(2) el sistema de mantenimiento ha sido aprobado por la AAC de acuerdo con la el LAR correspondiente; y~~

~~(3) es capaz de:~~

~~(i) mantener una organización adecuada;~~

~~(ii) mantener un sistema de garantía de calidad y un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)~~

~~(iii) cumplir los programas de instrucción y entrenamiento requeridos;~~

~~(iv) cumplir los requisitos de mantenimiento, de acuerdo con el tipo y alcance de las operaciones que se especifiquen; y~~

~~(v) cumplir con los requisitos de este reglamento y de la el LAR 121 o 135, según el caso.~~

(a) ~~El AOC es emitido en carácter de indefinido, y su~~ 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. ~~procedimientos o circulares de asesoramiento aplicables establecidos y publicados por la AAC~~

119.250 Enmienda de un AOC

~~(a) La AAC puede enmendar un AOC emitido según este reglamento, sí determina que la seguridad del transporte aéreo comercial y el interés público:~~

~~(1) a su juicio, requieren la enmienda; o~~

~~(2) a solicitud del explotador, permiten dicha enmienda.~~

(a) La AAC puede enmendar el contenido del ~~Certificado~~ 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 ~~del~~ un explotador debe presentarse, en la forma y manera prescrita por la AAC. ~~y por lo menos 120 días antes de la fecha propuesta para que la enmienda entre en vigor, a menos que la AAC apruebe un plazo menor.~~

~~(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.

(a) ~~La AAC puede enmendar el contenido del Certificado AOC si:~~

~~(1) Determina que la seguridad de las operaciones y el interés de los usuarios, requieren tal modificación; o~~

~~(2) A solicitud de la empresa aérea, si la AAC determina que la seguridad de las operaciones y el interés de los usuarios no se ven afectados negativamente por la modificación planteada.~~

~~(b) La AAC puede, por razones de Seguridad Operacional o urgencia, enmendar el certificado AOC de manera inmediata, dicha enmienda es efectiva sin aplazamiento alguno en la fecha en la cual la empresa aérea recibe la notificación. La empresa puede impugnar la enmienda, pero debe actuar de acuerdo a lo notificado;~~

~~(c) La AAC puede disponer modificaciones al certificado AOC no necesariamente relacionadas a razones de Seguridad Operacional o urgencia; estas modificaciones deberán entrar en vigencia a los treinta (30) días de notificada la empresa aérea. La empresa puede impugnar por escrito la modificación dispuesta dentro del plazo de entrada en vigencia de la misma; y~~

~~(d) Cualquier solicitud de enmienda al certificado AOC presentada por el titular de dicho certificado, entra en vigencia si corresponde, dentro de los treinta (30) días de aprobada la solicitud por la AAC.~~

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, ~~y de la~~ del LAR 121 o 135~~, según corresponda~~ 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

~~Las especificaciones para las operaciones son parte integrante y requisito obligatorio del certificado AOC.~~

(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;

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

(a) El explotador mantendrá una sede principal ~~de operaciones~~ 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 operaciones~~ 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.

(c) La AAC podrá denegar la propuesta, basada en requisitos mínimos referentes a la ubicación o a los mínimos de instalaciones necesarios para cada local.

~~(Véase MEI 119.265 (a))~~

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 ~~los siguientes párrafos~~ 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

peformance 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 turborreactores 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 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 las OpSpecs emitidas bajo este reglamento, si determina que la seguridad del transporte aéreo comercial y el interés público:~~

~~(1) a su juicio, requieren la enmienda; y~~

~~(2) a solicitud del explotador, permiten tal enmienda.~~

(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 ~~introducción~~ incorporación inicial de aeronaves que no han sido probadas previamente en el transporte aéreo comercial; y

(ii) por lo menos, 30 ~~10~~ días antes en ~~todos los otros casos~~ los casos no considerados en el párrafo 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 sea aplicable.

(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 ~~acuerdo~~ 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 de aeronaves 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~~ contrato 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 ~~(c)~~ (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, 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 matricula 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 matricula extranjera, si demuestra a la AAC:

(1) la forma como aplicará y cumplirá la reglamentación del Estado de matricula.

(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.

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 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(s) aeronave(s) 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(s) aeronave(s) 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 especificaciones para las operaciones, 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(s) aeronave(s) incorporadas en el contrato de intercambio.

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 ~~proveer documentación~~ informar por escrito, describiendo la naturaleza de la emergencia o urgencia dentro de las ~~24~~ 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 ~~aviones~~ 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 un~~o~~a de sus ~~aviones~~ 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 ~~un plan de acción correctiva (PAC)~~ y presentará a la AAC un Plan de Acción Correctiva (PAC) ~~demostrará~~ que indique la forma y fecha de cumplimiento de los hallazgos, ~~dicha acción correctiva en el período establecido por la AAC~~ 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 ~~la~~ 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 119.320 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 ~~la~~ el LAR 121 o 135.

119.330 Operación reciente

(a) Para que un explotador pueda conducir una clase de operación autorizada en sus OpSpecs según ~~la~~ el LAR 121 o 135, debe haber conducido esa clase de operación dentro de:

(1) 60 días para operaciones regulares; y

(2) 90 días para operaciones no regulares.

(b) Si un explotador no conduce una clase de operación para la cual está autorizado por sus OpSpecs dentro del número de días calendario 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 ~~de reexaminación~~ para determinar si el explotador permanece adecuadamente equipado y está apto para conducir una operación segura.

~~(c) Si un explotador suspende una clase de operación, regular o no regular, para la cual está autorizado por sus OpSpecs por un período menor a lo establecido en (a)(1) y (a)(2), deberá comunicar a la AAC, la causa de la suspensión.~~

119.335 Personal directivo ~~y de asesoramiento~~ requerido para operaciones conducidas según ~~la~~ el LAR 121

(a) Para la realización de sus operaciones, el explotador debe contar con personal calificado, ~~de comprobada competencia en aviación civil~~ 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) ~~Director o gerente general~~ Directivo responsable ante la AAC;

~~(2) Asesor de prevención de accidentes y seguridad de vuelo;~~

(2) Director o gerente de operaciones;

(3) Director o gerente de mantenimiento;

~~(4) Gerente o responsable de calidad;~~

(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 las LARs;

(v) el manual de operaciones requerido por ~~la~~ 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 ~~la~~ 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.

~~***Nota.*** *Para el cargo de Director o Gerente general no se establecen requisitos.*~~

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

(a) Para servir como director de operaciones según la Sección 119.3~~2~~35 (a) de este reglamento, una persona debe:

(1) poseer ~~o haber poseído~~ 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 ~~la~~ 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 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 ~~la~~ 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.

(ii) con experiencia previa en la función, tener al menos 3 años de experiencia como piloto al mando de aviones grandes operados según ~~la~~ 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 119.3~~2~~35 (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 ~~la~~ 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 ~~la~~ 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 119.3~~2~~35 (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 119.3~~2~~35 (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 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 de calidad o como~~ gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), según la Sección 119.3~~2~~35 (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 concedido 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.

~~***Nota.*** *- En la sección precedente, cuando se requiere experiencia en operaciones o en el control de operaciones "según el LAR 121", se entiende como aceptable la experiencia acumulada en operaciones equivalentes a las de ese LAR.*~~

119.345 Personal directivo requerido para operaciones conducidas según ~~la~~ el LAR 135

(a) Para la realización de sus operaciones, el explotador debe contar con suficiente personal calificado, ~~de comprobada competencia en aviación civil~~ 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) ~~Director o gerente general~~ Directivo responsable ante la AAC;

(2) Director o gerente de operaciones;

(3) Jefe de pilotos;

(4) Director o gerente de mantenimiento;

~~(5) Gerente o responsable de calidad;~~

(5) Gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS);

(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 operacional en aviación y prácticas de operación seguras;

(ii) LARs;

(iii) OpSpecs del explotador;

(iv) todos los requerimientos apropiados de mantenimiento y aeronavegabilidad de las LAR;

(v) el manual de operaciones requerido por ~~la~~ 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 ~~la~~ 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.

~~***Nota.-*** *Para el cargo de Director o Gerente general no se establecen requisitos.*~~

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

(a) Para servir como director de operaciones según la Sección 119.3~~3~~45 (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 ~~la~~ el LAR 121 o 135; o

(ii) en el caso de una persona que llega a ser director 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 ~~la~~ 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 ~~la~~ el LAR 121 o 135.

(b) Para servir como director de operaciones según la Sección 119.3~~3~~45 (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) y (a) (2) de esta sección.

(c) Para servir como jefe de pilotos según la Sección 119.3~~3~~45 (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) (2) (i) y (a) (2) (ii) de esta sección.

(d) Para servir como jefe de pilotos según la Sección 119.3~~3~~45 (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) (2) (i) y (a) (2) (ii) de esta sección.

(e) Para servir como director o gerente de mantenimiento según la Sección 119.3345 (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 relacionadaos 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 de calidad o como~~ gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), según la Sección 119.3345 (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 auditorias; 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 concedido 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.

~~***Nota.*** *- En la sección precedente, cuando se requiere experiencia en operaciones o en el control de operaciones "según el LAR 121 o LAR 135", se entiende como aceptable la experiencia acumulada en operaciones equivalentes a las de ese LAR.*~~

LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos

MEI **119.001**

Asunto: 119.001, (u), (ff), (gg),

1. Para efecto de los cálculos prácticos, se puede utilizar "peso" en lugar de "masa"; siendo éste calculado en las unidades de medida de kilogramo fuerza (Kg.-f) o libra fuerza (lb-f). En el Adjunto B del Anexo 5 al Convenio de Chicago, se encuentra una explicación más detallada del tema.

Asunto 3. Otros Asuntos

3.1 Bajo este asunto de la agenda, la Reunión analizó nuevamente el texto de la Sección 119.225 que trata sobre los requisitos financieros, económicos y jurídicos. Al respecto, la Reunión convino en modificar el texto anterior y reglamentar de manera general dichos requisitos.

3.2 Así mismo, la Reunión consideró apropiado elaborar un MEI con la finalidad de explicar el motivo por el cual es necesario que el explotador presente para evaluación los requisitos financieros, económicos y jurídicos. Sobre este asunto, el Comité Técnico preparará el MEI mencionado, en coordinación con expertos de las áreas financiera, económica y jurídica de Estados de la Región.

3.3 Siguiendo con este asunto de la agenda, la Reunión volvió a debatir sobre los términos masa y peso y convino en no modificar los textos originales de los párrafos involucrados, hasta disponer de los resultados del grupo ad-hoc que definirá la utilización de dichos términos.

3.4 A continuación, la Reunión tomó conocimiento sobre la propuesta del texto de la nueva Sección 119.300 - Arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera, sin tripulación. Luego de analizarla y de proponer mejoras en su texto, la Reunión consideró apropiada su aceptación e inclusión en el LAR 119.

3.5 Con respecto al tema de limitaciones de tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo y períodos de descanso, la Reunión fue informada sobre los avances realizados por el grupo de tarea.

3.6 Sobre este particular, la Reunión conoció que al grupo de tarea le fue difícil justificar los tiempos máximos de vuelo y de descanso que figuran en las distintas reglamentaciones, ya que si bien se cuenta con abundante bibliografía al respecto, no se han encontrado los estudios que sustentan esos límites. Sólo en el caso de un Estado se encontraron los estudios científicos que respaldaban esos límites. En el resto si bien se mantienen determinados márgenes, estos parecen obedecer legítimamente a necesidades y características particulares de cada Estado.

3.7 De igual manera, la Reunión tomó nota que los estudios sobre este tema continuarán siendo desarrollados y que el grupo de tarea buscará la participación de la industria, así como de especialistas en medicina aeronáutica y de IFALPA.

3.8 Por otro lado, la Reunión también analizó la propuesta del texto de la nueva Sección 119.305 – Intercambio de aeronaves. Al respecto, la Reunión, luego de efectuar mejoras a su texto, convino en incorporar dicha sección al Reglamento LAR 119.

3.9 Finalmente la Reunión fue informada sobre la propuesta de los párrafos de las OpSpecs de la Parte H a ser incorporados en la Sección 119.270 – Contenido de las especificaciones para las operaciones. Después de evaluar y mejorar el texto de dichos párrafos, la Reunión consideró apropiado su incorporación.