REGLAMENTO MODELO DE LA AVIACIÓN CIVIL

**[ESTADO]**

**PARTE 1. POLÍTICAS, PROCEDIMIENTOS Y DEFINICIONES GENERALES**

**VERSIÓN 2.9**

**NOVIEMBRE DE 2019**

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

ENMIENDAS

| **Lugar** | **Fecha** | **Descripción** |
| --- | --- | --- |
| Cuadro de enmiendas | 11/2013 | Se corrigen los errores tipográficos (EDTO) en la entrada 1.5. |
| Introducción | 11/2019 | Se modificó la sección con fines aclaratorios y para incluir los anexos vigentes. |
| Introducción | 11/2018 | Se actualizó la Enmienda 1 del Anexo 19 de la OACI, las definiciones de los anexos 1, 2, 6 y 7, y las definiciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los anexos 8, 18 y 19 de la OACI. |
| 1.1 | 11/2019 | Se corrigió el título de la sección. |
| 1.1 | 11/2019 | Se modificó la sección con fines aclaratorios. |
| 1.1.1.2(b) | 11/2004 | Se añadió “licencia”. |
| 1.1.1.3(b) | 11/2004 | Se suprimió esta subsección. |
| 1.1.1.3(e) | 11/2004 | “Subsección” se cambió a “reglamento”. |
| 1.1.1.4 | 11/2004 | Se trasladó la sección “Definiciones” a 1.4. Se incluyeron las definiciones de todas las Partes en la sección 1.4 para facilitar la referencia. |
| 1.1.2 | 11/2019 | Se modificó la sección con fines aclaratorios. |
| 1.1.3 | 11/2019 | Se modificó la sección con fines aclaratorios. |
| 1.1.4 | 11/2019 | Se añadió una subsección nueva. |
| 1.2 | 11/2019 | Se modificó la sección con fines aclaratorios. |
| 1.2.1.15 | 11/2004 | “Drogas y alcohol” se reemplazaron por “sustancia psicoactiva” de conformidad con la terminología de la OACI. |
| 1.2.1.15(a) | 11/2004 | Las subsecciones (1) y (2) se reemplazaron por “someterse a un análisis para detectar el consumo de sustancias psicoactivas”. |
| 1.2.1.15(b) | 11/2004 | La antigua subsección (b) es ahora la subsección (d). Se añadió una nueva subsección (b). |
| 1.2.1.15(c) | 11/2004 | Se reemplazó por completo el texto de la subsección. |
| 1.3 | 11/2019 | Se modificó la sección con fines aclaratorios. |
| 1.3 | 11/2013 | Se corrige el error tipográfico en referencia a la orden 2150.3B de la FAA. |
| 1.3 | 11/2004 | Se reemplazó por completo el texto de la sección. |
| 1.3 | 08/2006 | La totalidad de la sección sobre Exenciones se trasladó a 1.4 con el correspondiente cambio en la numeración. |
| 1.3 | 08/2006 | Se añadió una nueva sección sobre Procedimientos de investigación y se trasladaron algunos párrafos nuevos y algunos párrafos vigentes sobre medidas administrativas, actividades civiles y penales y acciones relativas a certificados de la sección 1.2 a esta nueva sección 1.3. |
| 1.3 | 08/2006 | Se agregaron algunos nuevos párrafos sobre Procedimientos de investigación. |
| 1.3.1.1 | 11/2019 | Se eliminó 'versión enmendada' después de Ley de aviación civil aquí y abajo. |
| 1.3.1.3 | 11/2019 | Se eliminó 'MCAR' aquí y abajo, y se cambió a 'parte', 'párrafo' o 'sección' según corresponda. |
| 1.3.2 | 08/2006 | Se trasladó del párrafo anterior 1.2.1.6. |
| 1.3.3 | 08/2006 | Se añadió un nuevo título de “Acciones judiciales relativas a la aplicación”. |
| 1.3.3.1 | 08/2006 | Se trasladó del párrafo anterior 1.2.1.8. |
| 1.3.3.2 | 08/2006 | Se trasladó del párrafo anterior 1.2.1.9. |
| 1.3.3.3 | 11/2019 | Se corrigió el título de la sección y los títulos de las subsecciones (a) y (b). |
| 1.3.3.3 | 08/2006 | Se trasladaron y consolidaron los párrafos anteriores 1.2.1.7.1, 1.2.1.7.2, 1.2.1.7.3, 1.2.1.10, 1.2.1.11, 1.2.1.12. |
| 1.3.3.4 | 08/2006 | Se agregó un nuevo párrafo sobre el apoderamiento de aeronaves. |
| 1.3.3.4 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 1.4 | 11/2019 | Se modificó la sección con fines aclaratorios. |
| 1.4 | 08/2006 | Se trasladó toda la sección de Definiciones a una nueva Sección 1.5 con el cambio correspondiente en la numeración; se agregaron nuevas definiciones. |
| 1.4.3 | 11/2019 | Se corrigió el título de la sección y se combinaron las subsecciones 1.4.3.1 y 1.4.3.2. |
| 1.4.4 | 11/2019 | Se corrigió el título de la sección. |
| 1.4.4.1 | 11/2019 | Se corrigió el orden de la subsección. |
| 1.4(64) | 10/2002 | Se cambió “segundo en el mando” por copiloto, de conformidad con la terminología de la OACI. |
| 1.5 | 11/2019 | Se modificó la sección con fines aclaratorios y se agregaron las definiciones actualizadas de acuerdo con los cambios del anexo. |
| 1.5 | 11/2019 | Se añadieron las siguientes definiciones: accidente, dictamen médico acreditado, modelo de competencia adaptado, servicio de información de vuelos de aeródromo, tránsito de aeródromo, publicación de información aeronáutica, sistema de aeroplanos, sistema anticolisión de a bordo, registrador de imágenes de vuelo, vuelo nocturno asistido, sistema registrador de datos de la aeronave, manual de vuelo de la aeronave (AFM), manual de operación de la aeronave (AOM), aeronave que debe ser operada con un CP, inspección de seguridad de la aeronave, registro de seguridad de la aeronave, rastreo de aeronaves, estación de radio para control aire-tierra, instalación de navegación aérea, programa de seguridad del explotador de servicios aéreos, lado aire, rodaje aéreo, ruta de servicio de tránsito aéreo (ATS) o de control del tránsito aéreo (ATC), sistema de vigilancia del servicio de tránsito aéreo (ATS), dependencia de servicio de tránsito aéreo (ATS), etiqueta de aprobación de aeronavegabilidad, fase de aproximación y aterrizaje: helicópteros, procedimiento de aproximación con guía vertical, aprobación, manual de procedimientos de organización de instrucción reconocida (ATO), vigilancia dependiente automática: transmisión (ADS-B), vigilancia dependiente automática: contrato (ADS-C), registrador de vuelo de desprendimiento automático, asesor de medicina aeronáutica, detección de comportamiento, carga, inspector, sistema registrador de la voz en el puesto de pilotaje, sistema de visibilidad combinada, materiales de la compañía (COMAT), instrucción y evaluación basadas en la competencia, pista contaminada, programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad, registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad, aproximación final en descenso continuo, plan de estudios, sistema registrador por enlace de datos, examinador designado, operador postal designado, pasajero perturbador, pista seca, tiempo de instrucción con doble mando, maletín de vuelo electrónico (EFB), sistema de visión mejorada (EVS), fase en ruta, tramo de aproximación final (FAS), resultado, resistente al fuego, simulador de vuelo, tiempo de vuelo: sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPA), transferencia, mínimos de utilización de helipuerto, carga o correo de alto riesgo, ambiente hostil, instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, categorías de aproximación por instrumentos, operaciones de aproximación por instrumentos, procedimiento de aproximación por instrumentos (IAP), reglas de vuelo por instrumentos, sistema de aterrizaje por instrumentos, traje de supervivencia integrado, verificación de línea, registros de mantenimiento, modificación importante, aeronave con alteraciones sustanciales, masa máxima certificada de despegue, ambiente hostil no congestionado, ambiente no hostil, operaciones mar adentro, operación, operaciones en la clase de performance 1, 2 y 3, especificaciones de operaciones (explotador de servicios aéreos), organización responsable del diseño de tipo, especificaciones de operaciones (AMO), ornitóptero, comunicación basada en la performance (PBC), vigilancia basada en la performance (PBS), piloto al mando (PIC) bajo supervisión, pilotar, política, procedimiento, proceso, procedimiento de aproximación de precisión (PA), verificación de competencia, capacitación basada en cualificaciones, rampa, copiloto (CP) a distancia, miembro de la tripulación de vuelo a distancia, aeronave pilotada a distancia (RPA), sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), piloto al mando (PIC) a distancia, especificación de performance de comunicación requerida (RCP), especificación de performance de vigilancia requerida (RSP), mitigación de los riesgos, seguridad operacional, datos de seguridad, información de seguridad, vigilancia de la seguridad operacional, performance de seguridad, indicador de la performance de seguridad, objetivo de la performance de seguridad, riesgo para la seguridad, organización de instrucción de aviación satélite, inspección, seguridad, auditoría de la seguridad, control de la seguridad, inspección de seguridad, zona restringida de seguridad, encuesta sobre la seguridad, prueba de la seguridad, serie de vuelos, firmar una aprobación para volver al servicio, firma, tiempo de vuelo solo, tiempo de vuelo solo: sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPA), vuelo VFR especial, atmósfera tipo, Estado de destino, Estado del aeródromo, programa de seguridad del Estado (SSP), provisiones (suministros), vigilancia, programa de estudios (instrucción), sistema de visión sintética (SVS), fase de despegue y de ascenso inicial, velocidad de despegue con margen de seguridad para giroaviones certificados en la categoría A (VTOSS), carga y correo en transbordo, diseño de tipo, vuelo nocturno no asistido, equipaje sin identificación, aeronave no tripulada (UA), sistema de aeronave no tripulada (UAS), imprevisibilidad, pista mojada. |
| 1.5 | 05/2010  11/2012 | Se añadieron las siguientes definiciones: distancia de aceleración-parada disponible; (ASDA); altitud de decisión (DA) o altura de decisión (DH); ELT(AD) de activación automática; motor; operación de la aviación general; servicios de escala; probable; programa de mantenimiento; evaluador médico; examinador médico; altitud mínima de descenso (MDA) o altura mínima de descenso (MDH); altitud de franqueamiento de obstáculos (OCA) o altura de franqueamiento de obstáculos (OCH); manual del explotador para controlar el mantenimiento; navegación según la performance (PBN); performance de comunicaciones requerida (RCP); tipo de performance de comunicaciones requerida (tipo de RCP); alcance visual en la pista (RVR); aterrizaje forzoso seguro; programa de seguridad; conformidad (visto bueno) de mantenimiento firmada; significativo; programa de seguridad del Estado; error vertical total (TVE)  Se modificaron las definiciones: aeronave (tipo de); especificaciones de las operaciones  Se añadieron las notas: navegación de área (RNAV); mercancías peligrosas; especificación de la navegación; Estado de matrícula; condiciones meteorológicas de vuelo visual |
| 1.5 | 05/2011 | Se modificó la definición de transporte aéreo comercial |
| 1.5 | 07/2011  11/2012 | Se añadieron las siguientes definiciones: en condiciones de navegabilidad; condiciones de utilización previstas; plan de estudios aprobado; helicópteros de Categoría A; helicópteros de Categoría B; configuración (según se aplica a la aeronave); grupos motores críticos; masa de diseño para el aterrizaje; masa de diseño para el despegue; daño de fuente discreta; helipuerto elevado; vuelo a grandes distancias sobre la superficie del agua; operación a grandes distancias sobre la superficie del agua; coeficiente de seguridad; área de aproximación final y de despegue (FATO); incombustible; ignífugo; encargado(a) de operaciones de vuelo/despachador(a) de vuelo; peligro; superficie de aterrizaje; visualización de “cabeza alta”; cargas límite; factor de carga; helicóptero de Clase de performance 1; helicóptero de Clase de performance 2; helicóptero de Clase de performance 3; grupo motor; prueba satisfactoria; superficie de despegue; carga de rotura |
| 1.5 | 08/2011  11/2012 | Se añadieron las siguientes definiciones: ambiente hostil congestionado; mantenimiento de la aeronavegabilidad; fatiga; sistema de gestión de los riesgos asociados a la fatiga (FRMS) |
| 1.5 | 08/2011 | Se agregó la definición de acto de interferencia ilícita |
| 1.5 | 01/2012 | Se añadieron las siguientes definiciones: medio alternativo de cumplimiento; plan de estudios aprobado; plan de estudios aprobado. |
| 1.5 | 02/2012 | Se reorganizaron las definiciones en orden alfabético (según el inglés). |
| 1.5 | 02/2012  11/2012 | Se añadieron las siguientes definiciones: auditoría de la calidad; inspección de la calidad; gestión de calidad; gestor de la calidad; manual de calidad; calidad de la capacitación. Se añadió una segunda definición: garantía de calidad. |
| 1.5 | 11/2012 | Se añadieron las siguientes definiciones nuevas: certificado de aeronavegabilidad; detectar y evitar; operaciones con tiempo extendido de desviación (EDTO); combustible crítico para EDTO; sistema importante para EDTO; aeródromo aislado; tiempo máximo de desviación; punto de no retorno; observador de RPA; umbral de tiempo; visibilidad directa visual (VLOS)  Se suprimieron las siguientes definiciones: ETOPS; convalidación de un certificado de aeronavegabilidad.  Se modificaron las siguientes las definiciones: aviador inspector (aeronave); aviador inspector (simulador); avión para el despeje de obstáculos. |
|  | 11/2014 | Se modificaron las siguientes definiciones o se añadieron notas: accidente; administrador responsable; aeronave certificada para volar con un solo piloto; aeronave certificada para volar con múltiples pilotos; medio alternativo de cumplimiento; motor; gestión de errores; examinador; instalación; helicóptero; rumbo; incidente; código de práctica del sector; autoridad otorgadora de licencias; evaluación médica; certificado médico; ministro; altitud mínima de descenso altitud de presión o altura mínima de decisión; garantía de calidad; gerente de calidad; manual de calidad; convalidación de una licencia; amenaza; gestión de amenazas; manual de capacitación y procedimientos; instrucción de competencia del piloto; número de la ONU; convalidación de mínimos de utilización de aeródromo; altitud de decisión o altura de decisión.  Se modificaron o añadieron a la definición de helicóptero.  Se añadieron las siguientes definiciones nuevas de la modificación del anexo de la OACI: tramo de aproximación final; operaciones en la clase de performance 1; operaciones en la clase de performance 2; operaciones en la clase de performance 3; personal de operaciones; seguridad; indicador de desempeño de la seguridad; desempeño de la seguridad; objetivo de desempeño de la seguridad; aproximación final con descenso final; mínimos de utilización de helipuerto; categorías de aproximación por instrumentos; operaciones de la aproximación por instrumentos; procedimiento de aproximación por instrumentos  Se añadieron las siguientes definiciones de otras partes del MCAR: dictamen médico acreditado; vuelo nocturno asistido; registrador de imágenes de vuelo; sistemas registradores de datos de la aeronave; ADS-B; ADS-C; sistema registrador del audio en el puesto de pilotaje; capacitación y evaluación basadas en la competencia; sistema registrador por enlace de datos; sistema de visión mejorada; resultado; verificación de línea; modificación menor; ornitóptero; piloto al mando con supervisión; política; procedimiento; proceso; verificación de competencia; capacitación basada en las cualificaciones; organización de instrucción de aviación satélite; Estado de destino; programa de estudios; vuelo nocturno no asistido.  Se suprimió la definición de “norma”.  Se suprimió operaciones de aproximación y aterrizaje con el uso de procedimientos de aproximación por instrumentos (conforme a la modificación de la definición en el anexo de la OACI). |
| 1.5 | 11/2017 | Se modificaron o añadieron estas definiciones: servicio de tránsito aéreo; rastreo de aeronaves; procedimiento de aproximación con guía vertical; detección de comportamiento; carga; COMAT; sistema combinado de visión ; pista contaminada; operador postal designado; pista seca; maletín de vuelo electrónico; sistema de visión mejorada; fatiga; registrador de vuelo; aeródromo aislado; procedimiento de aproximación que no es de precisión; organización responsable del diseño del tipo; comunicación basada en la performance; procedimiento de aproximación de precisión; especificación de performance de comunicación requerida; especificación de performance de vigilancia requerida; datos de seguridad; información de seguridad; sistema de gestión de la seguridad; vigilancia de la seguridad operacional; objetivo de la performance de seguridad; Estado del aeródromo; Estado del fabricante; vigilancia; sistema de visión sintética; certificado de tipo; diseño de tipo; imprevisibilidad. Se suprimió: programa de seguridad del Estado; tipo de performance de comunicación requerida. |
| 1.6 | 11/2019 | Se modificó la sección con fines aclaratorios. |
| 1.6 | 11/2019 | Se añadieron notas nuevas. |
| 1.6 | 11/2013 | Se cambió la redacción de la subparte. Se añadieron 1.6.1.1 y 1.6.1.3 y se cambió la numeración. |
| 1.6.1.1 | 11/2017 | Se corrigió (a) conforme a los cambios en la segunda edición del Anexo 19 de la OACI. |
| 1.6.1.2 | 11/2019 | Se corrigió el título de la sección y se añadieron otros requisitos. |
| 1.6.1.2 | 11/2017 | Se modificó el título. Se añadió una nueva (b) conforme a los cambios en la segunda edición del Anexo 19 de la OACI. |
| 1.6.1.3 | 11/2019 | Se corrigió el título de la sección y se añadieron otros requisitos. |
| NE 1.2.1.8 | 11/2019 | Se corrigió el título de la sección y se modificó la sección de con fines aclaratorios. |
| NE 1.2.1.8 | 08/2006 | Se trasladó de la sección anterior NE 1.2.1.15(A) para que coincida con el nuevo formato de la Parte 1. |
| NE 1.3.3 | 11/2019 | Se modificó la sección con fines aclaratorios. |
| NE 1.3.3 | 11/2019 | Se trasladó la descripción de la tabla de sanciones penales a la (c) más arriba. |
| NE 1.3.3 | 08/2006 | Se trasladó de la sección anterior NE 1.2.1.8(D) para que coincida con el nuevo formato de la Parte 1; se añadió una nueva sanción a la Tabla 2 para las “infracciones de seguridad cometidas por particulares”. |
| NE 1.3.3 | 11/2011 | Se agregó una nueva columna para reflejar las medidas relativas a certificados, se actualizaron varias sanciones, se añadieron nuevas sanciones, entre ellas para la ATO y los pasajeros insubordinados. |
| NE 1.3.3 | 11/2012 | Tabla 1: se añadió el importe de las sanciones a la Tabla 1 con fines ilustrativos.  En la tabla 2 se realizaron varias actualizaciones y añadiduras. |
| NE 1.6.1.2 | 11/2019 | Se corrigió el título de la sección. |
| NE 1.6.1.2 | 11/2019 | Se añadieron notas nuevas. |
| NE 1.6.1.2 | 11/2019 | Se modificó la sección con fines aclaratorios. |
| NE 1.6.1.2 | 11/2013 | Se cambió la numeración para que se corresponda con la nueva numeración a partir de 1.6.1.2 y se añadió el título. |
| NE 1.6.1.2 | 11/2017 | Se modificó el título. Se corrigió todo el documento conforme a los cambios en la segunda edición del Anexo 19 de la OACI. |

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

Introducción

La Parte 1 del Reglamento Modelo de la Aviación Civil (MCAR) establece las reglas básicas para la interpretación y la aplicación del reglamento; las normas administrativas generales que rigen las pruebas y el otorgamiento de licencias y certificaciones; los procedimientos de investigación y ejecución; las excepciones y las definiciones que se usan en el MCAR.

Asimismo, esta parte del MCAR presenta los requisitos de la gestión de la seguridad y las definiciones que figuran en el Anexo 19 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), *Gestión de la seguridad operacional*, Enmienda 1; las definiciones del Anexo 1 de la OACI, *Licencias al personal*; el Anexo 2, *Reglamento del aire*; el Anexo 6, *Operación de aeronaves*; el Anexo 7, *Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves*; el Anexo 17, *Seguridad*; y las definiciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad del Anexo 8 de la OACI, *Aeronavegabilidad*; y el Anexo 18, *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*. Los Anexos de la OACI no plantean cómo debería ser la organización específica de la estructura de reglamentación, cumplimiento y ejecución del Estado. En consecuencia, la redacción de esta parte se basa mayormente en el título 14 del Código de Reglamentos Federales (14 CFR) de los Estados Unidos (EE. UU.).

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

Índice

[Parte 1. Políticas, procedimientos y definiciones generales 13](#_Toc58405431)

[1.1 POLÍTICAS GENERALES 13](#_Toc58405432)

[1.1.1.1 Reglas de interpretación 13](#_Toc58405433)

[1.1.1.2 Aplicación 13](#_Toc58405434)

[1.1.1.3 Organización del reglamento 2](#_Toc58405435)

[1.1.1.4 Abreviaturas 2](#_Toc58405436)

[1.2 Reglas administrativas generales que rigen las pruebas, las licencias y los certificados 6](#_Toc58405437)

[1.2.1.1 Exhibición e inspección de licencias y certificados 6](#_Toc58405438)

[1.2.1.2 Cambio de nombre 7](#_Toc58405439)

[1.2.1.3 Cambio de dirección 7](#_Toc58405440)

[1.2.1.4 Reemplazo de una licencia de aviador, un certificado médico o un informe de los resultados de la prueba de conocimientos que se haya extraviado o destruido 7](#_Toc58405441)

[1.2.1.5 Falsificación, reproducción o alteración de solicitudes, licencias, certificados, libros de a bordo, informes o registros 8](#_Toc58405442)

[1.2.1.6 Renuncia voluntaria o intercambio de licencia 8](#_Toc58405443)

[1.2.1.7 Prohibición relativa al desempeño durante una deficiencia médica 8](#_Toc58405444)

[1.2.1.8 Examen y notificación relativos a sustancias psicoactivas 8](#_Toc58405445)

[1.3 Procedimientos de investigación y aplicación 9](#_Toc58405446)

[1.3.1 Procedimientos de investigación 9](#_Toc58405447)

[1.3.1.1 Informes relativos a infracciones 9](#_Toc58405448)

[1.3.1.2 Investigaciones. Generalidades 9](#_Toc58405449)

[1.3.1.3 Denuncias formales 10](#_Toc58405450)

[1.3.2 Acciones administrativas 10](#_Toc58405451)

[1.3.3 Acciones judiciales relativas a la ejecución 10](#_Toc58405452)

[1.3.3.1 Sanciones civiles 10](#_Toc58405453)

[1.3.3.2 Sanciones penales 10](#_Toc58405454)

[1.3.3.3 Medidas relativas a licencias y certificados 11](#_Toc58405455)

[1.3.3.4 Incautación de una aeronave 12](#_Toc58405456)

[1.4 Exenciones 12](#_Toc58405457)

[1.4.1 AplicaCIÓN 12](#_Toc58405458)

[1.4.2 Requisitos generales 12](#_Toc58405459)

[1.4.3 Solicitud de exención 12](#_Toc58405460)

[1.4.4 EXAMEN, PUBLICACIÓN, NOTIFICACIÓN Y OTORGAMIENTO DE LA EXENCIÓN 13](#_Toc58405461)

[1.4.4.1 Examen inicial por parte de la Autoridad 13](#_Toc58405462)

[1.4.4.2 Evaluación de la solicitud 13](#_Toc58405463)

[1.4.4.3 Notificación de la decisión 14](#_Toc58405464)

[1.4.4.4 Otorgamiento de la exención a otras partes interesadas 14](#_Toc58405465)

[1.5 Definiciones 14](#_Toc58405466)

[1.6 Gestión de la seguridad 68](#_Toc58405467)

[1.6.1.1 Aplicación 68](#_Toc58405468)

[1.6.1.2 SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD. PROVEEDORES DE SERVICIOS 68](#_Toc58405469)

[1.6.1.3 Sistema de gestión de la seguridad. Explotadores de la aviación general internacional 69](#_Toc58405470)

[PARTE 1. NORMAS DE EJECUCIÓN 3](#_Toc58405471)

[NE 1.2.1.8 PRUEBAS Y NOTIFICACIÓN RELATIVOS A SUSTANCIAS PSICOACTIVAS 3](#_Toc58405472)

[NE 1.3.3 MEDIDAS JUDICIALES COERCITIVAS 3](#_Toc58405473)

[NE 1.6.1.2 Sistema de gestión de la seguridad. Proveedores de servicios 24](#_Toc58405474)

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

## Parte 1. Políticas, procedimientos y definiciones generales

## POLÍTICAS GENERALES

#### Reglas de interpretación

1. En el presente reglamento las siguientes palabras tendrán el significado que se indica a continuación:
2. *Deberá* o el verbo en *futuro* indica un requisito obligatorio.
3. Las expresiones “*ninguna persona puede…*” o “*una persona no puede…*” significan que nadie tiene la obligación, autorización o permiso para cometer un acto descrito en un reglamento.
4. *Puede* indica que se puede actuar con discrecionalidad cuando se comete un acto descrito en un reglamento.
5. El *futuro* de un verbo también se refiere a una acción que le incumbe a la Autoridad.
6. *Incluido* significa “que incluye, entre otras cosas”.
7. *Aprobado* significa que la Autoridad estudió el método, el procedimiento o la política en cuestión y emitió una aprobación formal por escrito.
8. *Aceptable* significa que la Autoridad estudió el método, el procedimiento o la política en cuestión, y no ha objetado ni aprobado su ejecución o uso propuesto.
9. *Prescrito* significa que la Autoridad emitió una política o metodología por escrito que impone ya sea un requisito obligatorio, si la política o la metodología indicada por escrito establece que se “deberá” cumplir ese requisito, o un requisito discrecional si la política o la metodología indicada por escrito establece que se “puede” cumplir con ese requisito.

#### AplicaCIÓN

1. El presente reglamento deberá aplicarse a todas las personas que explotan o mantienen:
2. aeronaves matriculadas en [ESTADO];
3. aeronaves matriculadas en otro Estado contratante operadas por una persona con una licencia emitida por [ESTADO], y mantenida de acuerdo con las normas del Estado de matrícula de las aeronaves, dondequiera que se haga el mantenimiento; o
4. aeronaves de otros Estados contratantes que operan en [ESTADO].
5. Las reglas que se refieren a las personas certificadas conforme a cualquier parte del presente reglamento también se aplican a toda persona que se dedica a una operación regida por cualquier parte de este reglamento que no tenga el certificado correspondiente ni las respectivas especificaciones de las operaciones, licencia o documento similar que se exija como parte de la certificación.
6. Las reglas que se refieren a cuestiones generales establecen normas mínimas respecto a todas las aeronaves que operen en [ESTADO]. Las normas específicas aplicables al titular de un certificado deberán ser aplicables si entran en conflicto con una regla más general.
7. Los explotadores de servicios aéreos extranjeros que trabajan en el transporte aéreo comercial con destino a [ESTADO], procedente de [ESTADO] o dentro de este deberán regirse por las limitaciones especiales y las aprobaciones particulares de las especificaciones para las operaciones emitidas por la Autoridad y por los requisitos de las partes 7, 8 y 10 del presente reglamento que se refieren específicamente al transporte aéreo comercial. Las reglas que se refieren a los titulares de AOC se aplican únicamente a los explotadores certificados por [ESTADO].

#### Organización del reglamento

1. El presente reglamento se subdivide en cinco categorías jerárquicas:
2. *Parte* se refiere al tema principal.
3. *Subparte* se refiere a cualquier subdivisión de una parte.
4. *Sección* se refiere a cualquier subdivisión de una subparte.
5. *Subsección* se refiere al título de un reglamento y puede ser una subdivisión de una subparte o de una sección.
6. *Párrafo* se refiere al texto que describe el reglamento. Todos los párrafos se presentan en orden alfanumérico en la siguiente estructura jerárquica: (a), (1), (i), (A), 1.
7. Las abreviaturas que se usan en cada parte se definen al principio de esta.
8. Las notas aparecen en las subsecciones para presentar excepciones, explicaciones y ejemplos de requisitos particulares.
9. El reglamento puede referirse a las NE, que contienen requisitos adicionales detallados para respaldar el propósito de la subsección y, salvo indicación en contrario, tienen la fuerza y el efecto legales del reglamento al que se refieren. Las reglas de interpretación especificadas en 1.1.1.1. de esta parte se deberán aplicar a todas las NE.

#### Abreviaturas

1. En esta parte, se emplean las siguientes abreviaturas:
2. **2D:** dos dimensiones
3. **3D:** tres dimensiones
4. **AAT:** etiqueta de aprobación de aeronavegabilidad (*airworthiness approval tag*)
5. **AD:** directriz de aeronavegabilidad (*airworthiness directive*)
6. **ADS:** vigilancia dependiente automática (*automatic dependent surveillance*)
7. **ADS-B:** vigilancia dependiente automática: transmisión (*automatic dependent surveillance – broadcast*)
8. **ADS-C:** vigilancia dependiente automática: contrato (*automatic dependent surveillance – contract*)
9. **AIP:** publicación de información aeronáutica (*aeronautical information publication*)
10. **AMM:** manual de mantenimiento de la aeronave (*aircraft maintenance manual*)
11. **AMO:** organismo de mantenimiento reconocido (*approved maintenance organisation*)
12. **AMT**: técnico de mantenimiento de aviación (*aviation maintenance technician*)
13. **AOC:** certificado de explotador de servicios aéreos (*air operator certificate*)
14. **AOM**: manual de operación de la aeronave (*aircraft operating manual*)
15. **APV:** procedimiento de aproximación con guía vertical (*approach procedure with vertical guidance*)
16. **ATC**: control del tránsito aéreo (*air traffic control*)
17. **ATO:** organización de instrucción reconocida (*approved training organisation*)
18. **ATS**: servicio de tránsito aéreo (*air traffic service*)
19. **C2:** mando y control (*command and control*)
20. **CAT I**: categoría I
21. **CAT II**: categoría II
22. **CAT III**: categoría III
23. **CDFA**: aproximación final en descenso continuo (*continuous descent final approach*)
24. **CFIT:** impacto contra el suelo sin pérdida de control (*controlled flight into terrain*)
25. **CP:** copiloto
26. **CPL**: licencia de piloto comercial (*comercial pilot licence*)
27. **DA:** altitud de decisión (*decision altitude*)
28. **DA/H:** altitud/altura de decisión (*decision altitude/height*)
29. **DCA:** Director de Aviación Civil (*Director of Civil Aviation*)
30. **DH**: altura de decisión (*decision height*)
31. **EDTO**: operaciones con tiempo extendido de desviación (*extended diversion time operations*)
32. **EFB:** maletín de vuelo electrónico (*electronic flight bag*)
33. **ELT:** transmisor de localización de emergencia (*emergency locator transmitter*)
34. **EVS**: sistemas de visión mejorada (*enhanced vision systems*)
35. **FATO:** zona de aproximación final y despegue (*final approach and take-off area*)
36. **FSTD:** dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (*flight simulation training device*)
37. **GLS**: sistema de aterrizaje GBAS (*global landing system*)
38. **IAP**: procedimiento de aproximación por instrumentos (*instrument approach procedure*)
39. **OACI**: Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO, *International Civil Aviation Organisation*)
40. **IFR:** reglas de vuelo por instrumentos (*instrument flight rules*)
41. **ILS**: sistema de aterrizaje por instrumentos (*instrument landing system*)
42. **IMC:** condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (*instrument meteorological conditions*)
43. **NE:** normas de ejecución
44. **LDP:** punto de decisión para el aterrizaje (*landing decision point*)
45. **MCM:** manual de control de mantenimiento (*maintenance control manual*)
46. **MDA:** altitud mínima de descenso (*minimum descent altitude*)
47. **MDA/H:** altitud/altura mínima de descenso (*minimum descent altitude/height*)
48. **MDH:** altura mínima de descenso (*minimum descent height*)
49. **MEL:** lista de equipo mínimo (*minimum equipment list*)
50. **MLS**: sistema de aterrizaje por microondas (*microwave landing system*)
51. **MMEL:** lista maestra de equipo mínimo (*master minimum equipment list*)
52. **MSL:** nivel medio del mar (*mean sea level*)
53. **MN:** milla náutica (*nautical mile*)
54. **NPA:** aproximación que no es de precisión (*non-precision approach*)
55. **OCA**: altitud de franqueamiento de obstáculos (*obstacle clearance altitude*)
56. **OCH:** altura de franqueamiento de obstáculos (*obstacle clearance height*)
57. **OM**: manual de operaciones (*operations manual*)
58. **PA**: aproximación de precisión (*precision approach*)
59. **PBC:** comunicación basada en la performance (*performance-based communication*)
60. **PBN:** navegación basada en la performance (*performance-based navigation*)
61. **PBS:** vigilancia basada en la performance (*performance-based surveillance*)
62. **PIC:** piloto al mando (*pilot-in-command*).
63. **PPL (A)**: licencia de piloto privado: aeroplano (*private pilot licence - aeroplane*)
64. **PSR**: radar principal de vigilancia (*primary surveillance radar*)
65. **RCP:** performance de comunicación requerida (*required communication performance*)
66. **RNAV:** navegación de área (*area navigation*)
67. **RNP**: performance de navegación requerida (*required navigation performance*)
68. **RPA**: aeronave pilotada a distancia (*remotely piloted aircraft*)
69. **RPAS**: sistema de aeronaves pilotadas a distancia (*remotely piloted aircraft system*)
70. **RPS:** estación de pilotaje a distancia (*remote pilot station*)
71. **RSP:** performance de vigilancia requerida (*required surveillance performance*)
72. **RVR**: alcance visual en la pista (*runway visual range*)
73. **SARP:** normas y métodos recomendados (*standards and recommended practices*)
74. **SBAS**: sistema de aumentación basado en satélites (*satellite-based augmentation system*)
75. **SMM**: manual de gestión de la seguridad (*safety management manual*)
76. **SMS**: sistema de gestión de la seguridad (*safety management system*)
77. **SSP**: programa de seguridad del Estado (*State safety programme*)
78. **SSR**: radar secundario de vigilancia (*secondary surveillance radar*)
79. **SVS:** sistema de visión sintética (*synthetic vision system*)
80. **TC**: certificado de tipo (*type certificate*)
81. **TDP:** punto de decisión para el despegue (*take-off decision point*)
82. **TEM:** manejo de amenazas y errores (*threat and error management*)
83. **TSO:** orden de norma técnica (*technical standard order*)
84. **UA**: aeronave no tripulada (*unmanned aircraft*)
85. **UAS:** sistema de aeronave no tripulada (*unmanned aircraft system*)
86. **ULD:** dispositivo de carga unitarizada (*unit load device*)
87. **ONU:** Organización de las Naciones Unidas (*United Nations*)
88. **UPU:** Unión Postal Universal (*Universal Postal Union*)
89. **USD**: dólares estadounidenses (*U.S. dollars*)
90. **UTC:** tiempo universal coordinado (*coordinated universal time*)
91. **VFR:** reglas de vuelo visual (*visual flight rules*).
92. **VMC:** condiciones meteorológicas de vuelo visual (*visual meteorological conditions*)
93. **VNAV**: navegación vertical (*vertical navigation*)

## Reglas administrativas generales que rigen las pruebas, las licencias y los certificados

#### Exhibición e inspección de licencias y certificados

1. LICENCIA DE PILOTO.
2. Para desempeñar la función de piloto de una aeronave civil con matrícula de [ESTADO], un piloto deberá tener posesión física de una licencia de piloto o una autorización de finalidad específica expedidas en virtud del presente reglamento o tener acceso fácil a estas en la aeronave.
3. Para desempeñar la función de piloto de una aeronave civil con matrícula extranjera dentro de [ESTADO], un piloto deberá ser titular de una licencia de piloto válida y tenerla posesión física o tener acceso fácil a esta en la aeronave.
4. LICENCIA DE INSTRUCTOR DE VUELO. El titular de una licencia de instructor de vuelo deberá tener posesión física de esa licencia, o de otro documento aceptable para la Autoridad, o tener acceso fácil a estos en la aeronave o en el lugar de trabajo cuando ejerza las atribuciones de esa licencia.
5. OTRO TIPO DE LICENCIA DE AVIADOR. Una persona a quien en virtud de cualquier parte del presente reglamento se le exija una licencia de aviador deberá tener posesión física de esa licencia o tener acceso fácil a esta en la aeronave o en el lugar de trabajo cuando ejerza las atribuciones de dicha licencia.
6. CERTIFICADO MÉDICO. Una persona a quien cualquier parte del presente reglamento exija un certificado médico válido deberá tener posesión física de ese certificado o tener acceso fácil a este en la aeronave o en el lugar de trabajo cuando ejerza las atribuciones de dicho certificado.
7. CERTIFICADO DE UNA ATO. Todo titular de un certificado de una ATO deberá exhibir dicho certificado en un lugar de la escuela que sea normalmente accesible al público y que se pueda ver con facilidad.
8. CERTIFICADO DE MATRÍCULA DE LA AERONAVE. Todo propietario o explotador de una aeronave deberá llevar en la aeronave el certificado de matrícula de esta y tenerlo disponible para su inspección.
9. CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD. Todo propietario o explotador de una aeronave deberá exhibir el certificado de aeronavegabilidad en la cabina de pasajeros de la aeronave o en la entrada a la cabina de vuelo de la aeronave.
10. CERTIFICADO DE UN AMO. Todo titular de un certificado de un AMO deberá exhibir ese certificado en un lugar que sea accesible al público en la oficina principal del AMO.
11. CERTIFICADO DE TRABAJOS AÉREOS. Todo propietario o explotador de una aeronave que se dedique a trabajos aéreos deberá llevar el certificado de trabajos aéreos o una copia de este en la aeronave y tenerlo disponible para su inspección. Cuando la Autoridad expide autorizaciones equivalentes en lugar de un certificado para autorizar los trabajos aéreos, esas autorizaciones, en original o en copia, deberán estar en la aeronave y disponibles para su inspección.
12. AOC. Todo propietario o explotador de una aeronave que se utilice en el transporte aéreo comercial deberá llevar en la aeronave el AOC, en original o en copia, y tenerlo disponible para su inspección.
13. INSPECCIÓN DE UNA LICENCIA, CERTIFICADO O AUTORIZACIÓN. El titular de una licencia, certificado médico o autorización de índole obligatoria según el presente reglamento deberá presentarlos para su inspección cuando se lo solicite:
14. la Autoridad; o
15. cualquier agente de mantenimiento del orden público nacional o local.

#### Cambio de nombre

1. El titular de una licencia o un certificado expedido en virtud del presente reglamento puede solicitar el cambio del nombre que aparece en esa licencia o certificado. El titular deberá incluir en dicha solicitud:
2. la licencia o el certificado actual; y
3. copia de la licencia matrimonial, de la orden judicial o de otro documento que compruebe el cambio de nombre.
4. La Autoridad devolverá al titular de la licencia o el certificado los documentos especificados en el párrafo 1.2.1.2(a) de esta subsección.

#### Cambio de dirección

1. El titular de una licencia o un certificado que haya cambiado su dirección postal permanente no deberá, después de 30 días a partir de la fecha del cambio, ejercer las atribuciones de la licencia o del certificado a menos que haya notificado a la Autoridad por escrito la nueva dirección postal permanente o la dirección de residencia actual si la dirección postal permanente es un número de apartado de correos.

#### Reemplazo de una licencia de aviador, un certificado médico o un informe de los resultados de la prueba de conocimientos que se haya extraviado o destruido

1. Un solicitante o titular de una licencia de aviador o de un certificado médico que haya extraviado o destruido uno de los siguientes documentos expedidos conforme al presente reglamento deberá solicitar por escrito a la oficina designada por la Autoridad el reemplazo de:
2. la licencia de aviador;
3. el certificado médico; o
4. el informe de los resultados de la prueba de conocimientos.
5. El aviador o solicitante deberá declarar en la carta de solicitud:
6. su nombre;
7. la dirección postal permanente del aviador o del solicitante o, si la dirección postal permanente es un número de apartado de correos, la dirección de la residencia actual de esa persona;
8. el número de seguridad social o el número de identificación nacional equivalente del aviador o solicitante;
9. lugar y fecha de nacimiento; y
10. cualquier información disponible respecto a:
    * + 1. la categoría, número y fecha de expedición de la licencia de aviador, las habilitaciones o el certificado médico, si procede;
        2. fecha del examen médico, si procede; y
        3. fecha en que se hizo la prueba de conocimientos, si procede.
11. Después de recibir una copia de la Autoridad como confirmación de que el documento extraviado o destruido fue expedido, el aviador deberá llevar consigo dicha copia durante un máximo de 60 días a la espera de recibir un duplicado de la licencia o el certificado médico.

#### Falsificación, reproducción o alteración de solicitudes, licencias, certificados, libros de a bordo, informes o registros

1. Ninguna persona deberá realizar o hacer que se realice, respecto a una licencia, certificado, habilitación, cualificación o autorización o solicitud para obtener esos documentos o un duplicado de estos, expedidos conforme al presente reglamento:
2. una declaración intencionalmente falsa o fraudulenta;
3. una anotación intencionalmente falsa o fraudulenta en un libro de a bordo, registro o informe que sean obligatorios según el reglamento, o su uso para demostrar cumplimiento de cualquier requisito de este reglamento;
4. una reproducción para propósitos fraudulentos; o
5. una alteración.
6. A toda persona que cometa un acto prohibido según el párrafo 1.2.1.5(a) de esta subsección se le deberá revocar o suspender la licencia de aviador, habilitación, certificado, cualificación o autorización.

#### Renuncia voluntaria o intercambio de licencia

1. El titular de una licencia expedida conforme al presente reglamento puede renunciar a esta voluntariamente con fines de:
2. cancelación;
3. expedición de una licencia de menor grado; u
4. obtención de otra licencia en la que se borren determinadas habilitaciones.
5. El titular de una licencia que solicite la entrega voluntaria de esta deberá incluir la siguiente declaración firmada o su equivalente: “Presento esta solicitud por mis propias razones, con pleno conocimiento de que mi (ESCRIBIR EL NOMBRE DE LA LICENCIA O DE LA HABILITACIÓN, SEGÚN CORRESPONDA) no se me podrá volver a expedir a menos que vuelva a pasar las pruebas prescritas para su expedición”.

#### Prohibición relativa al desempeño durante una deficiencia médica

1. Ninguna persona titular de un certificado médico vigente expedido en virtud del presente reglamento deberá desempeñar la función respecto a la cual se requiere ese certificado cuando dicha persona:
2. Sabe o tiene razones para saber que padece algún trastorno médico que la incapacitaría para satisfacer los requisitos del certificado médico requerido; o
3. Toma un medicamento o recibe algún otro tratamiento para un trastorno médico que no le permite estar en condiciones de satisfacer los requisitos del certificado médico requerido.

#### Examen y notificación relativos a sustancias psicoactivas

1. Toda persona que desempeñe una función que exija una licencia, certificado, habilitación, cualificación o autorización prescrita por el presente reglamento directamente o por contrato para ser el titular de un certificado conforme al presente puede ser sometida a un análisis para detectar el consumo de sustancias psicoactivas.
2. A toda persona sujeta al presente reglamento que se niegue a someterse a un análisis para determinar el porcentaje por peso corporal de alcohol en sangre, cuando un agente del orden público o la Autoridad se lo pida, o se niegue a proporcionar o a autorizar la notificación de los resultados del análisis solicitado se le puede:
3. Denegarla licencia, certificado, habilitación, cualificación o autorización expedidos en virtud del presente reglamento durante un período máximo de 1 año después de la fecha de la negativa por parte de la persona; o
4. Suspender o revocar la licencia, certificado, habilitación, calificación o autorización expedidos en virtud del presente reglamento.
5. A toda persona sujeta al presente reglamento que se niegue a someterse a un análisis para determinar la presencia de estupefacientes, marihuana o drogas o sustancias depresivas o estimulantes en el cuerpo, cuando un agente del orden público o la Autoridad se lo pida, o se niegue a proporcionar o a autorizar la notificación de los resultados del análisis solicitado se le puede:
6. Denegarla licencia, certificado, habilitación, cualificación o autorización expedidos en virtud del presente reglamento durante un período máximo de 1 año después de la fecha de la negativa por parte de la persona; o
7. Suspender o revocar la licencia, certificado, habilitación, calificación o autorización expedidos en virtud del presente reglamento.
8. A toda persona sujeta al presente reglamento que haya sido declarada culpable de infringir alguna ley local o nacional relativa al cultivo, procesamiento, fabricación, venta, disposición, posesión, transporte o importación de estupefacientes, marihuana o drogas o sustancias depresivas o estimulantes, se le puede:
9. Denegar la licencia, certificado, habilitación, cualificación o autorización expedidos en virtud del presente reglamento durante un período máximo de 1 año a partir de la fecha de la condena definitiva; o
10. Suspender o revocar la licencia, certificado, habilitación, calificación o autorización expedidos en virtud del presente reglamento.
11. En la NE 1.2.1.8, se incluye una lista de las sustancias químicas que se consideran psicoactivas.

Anexo 1 de la OACI 1.2.7.1; 1.2.7.2; 1.2.7.3.

Anexo 2 de la OACI 2.5

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 3.4

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 1.5

Documento 9654 de la OACI

## Procedimientos de investigación y aplicación

### Procedimientos de investigación

#### Informes relativos a infracciones

1. Toda persona que sepa que se cometió una infracción de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil (la Ley), en su forma enmendada, o de una orden o reglamento publicado en virtud de esta, deberá notificarlo a la Autoridad.
2. Todo informe elaborado en virtud de la presente sección, junto con cualquier otra información que la Autoridad pueda tener y que sea pertinente al asunto notificado será examinado por la Autoridad para determinar la índole y el tipo de investigación o medida coercitiva que adoptará.

14 CFR 13.1

#### Investigaciones. Generalidades

1. De conformidad con la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, el DCA puede realizar investigaciones, celebrar audiencias, emitir citaciones, exigir que se presenten los documentos, registros y bienes pertinentes, aceptar pruebas y tomar declaraciones.

14 CFR 13.3(a)

#### Denuncias formales

1. Las denuncias presentadas a la Autoridad con arreglo al párrafo 1.3.1.1(a) de la presente se deberán hacer en el formato y la manera que la Autoridad prescriba.

14 CFR 13.5

### Acciones administrativas

1. Si la Autoridad determina que una infracción o presunta infracción de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, o de alguna orden o reglamento publicados en virtud de esta, amerita una medida administrativa, la Autoridad puede adoptar tal medida valiéndose de uno de los medios citados a continuación:
2. un *aviso de advertencia* que exponga los hechos y la información disponibles acerca del incidente o la condición e indique que puede constituir una infracción; o
3. una *carta de corrección* que confirme la decisión de la Autoridad sobre el asunto y determine la medida correctiva necesaria que el presunto infractor haya adoptado o haya convenido en adoptar. Si la medida correctiva convenida no se concreta en su totalidad, puede adoptarse una medida formal relativa a un certificado o una licencia de acuerdo con el párrafo 1.3.3.3 de la presente.
4. Una medida administrativa en virtud de esta sección no constituye una decisión formal del asunto.

14 CFR 13.11

### Acciones judiciales relativas a la ejecución

Nota: La Tabla 2, Sanciones recomendadas, en la NE 1.3.3 presenta una guía de ejemplos de sanciones. Esta guía se puede modificar para que se adapte a las disposiciones punitivas de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, y refleje la política de la Autoridad en materia de ejecución.

#### Sanciones civiles

1. Toda persona distinta a la que efectúa la operación de transporte aéreo comercial que infrinja alguna disposición de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, o alguna otra orden, norma, directiva o reglamento publicados en virtud de esta, deberá quedar sujeta a una sanción civil impuesta por la Autoridad de conformidad con el párrafo 701(a) de la Ley.
2. Toda persona que efectúe una operación de transporte aéreo comercial que infrinja alguna disposición de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, o alguna orden, norma, directiva o reglamento publicados en virtud de dicha ley, deberá quedar sujeta a una sanción civil impuesta por la Autoridad de conformidad con el párrafo 701(b) de la Ley.
3. Las sanciones civiles pueden sustituir o agregarse a cualquier medida relativa a licencias o certificados descrita en el párrafo 1.3.3.3 de la presente.
4. En la NE 1.3.3 se prescriben las directrices para sanciones civiles y medidas relativas a licencias y certificados.

14 CFR 13.14; 13.15; 13.16; 13.18.

#### Sanciones penales

1. La Sección 702 de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, dispone sanciones penales para toda persona que a sabiendas e intencionalmente infrinja las disposiciones especificadas en dicha ley o cualquier orden, norma, directiva o reglamento expedidos conforme a esta.
2. Si la Autoridad se entera de una posible infracción de alguna disposición penal de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, que esté bajo la jurisdicción de otro organismo gubernamental de [ESTADO], la Autoridad informará de inmediato de ello al organismo gubernamental correspondiente de [ESTADO] de una manera prescrita por ambos organismos gubernamentales.
3. En la NE 1.3.3 se prescriben las directrices para las sanciones penales y medidas relativas a licencias y certificados.

14 CFR 13.23

#### Medidas relativas a licencias y certificados

1. SUSPENSIÓN O REVOCACIÓN DE UNA LICENCIA O CERTIFICADO POR INFRACCIÓN DE LA LEY DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL, EN SU FORMA ENMENDADA, O DE ALGUNA ORDEN O REGLAMENTO PUBLICADOS EN VIRTUD DE ESTA.
2. El titular de una licencia o certificado expedidos conforme al presente reglamento que infrinja alguna disposición de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, o alguna orden, norma, directiva o reglamento emitidos en virtud de esta, está sujeto a la suspensión o revocación de dicha licencia o certificado, de conformidad con las disposiciones de la Sección 611 de la Ley.
3. Todo certificado o licencia expedidos en virtud del presente reglamento caduca si se renuncia a él o si se lo suspende o revoca.
4. El titular de una licencia o certificado expedidos en virtud del presente reglamento cuya licencia o certificado se haya suspendido, rescindido o revocado deberá devolver esa licencia o certificado a la Autoridad a solicitud de esta.
5. NUEVO EXAMEN O INSPECCIÓN DE UNA LICENCIA O CERTIFICADO POR FALTA DE CUALIFICACIÓN.
6. En virtud de la Sección 611(a) y (b) de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, la Autoridad puede realizar una nueva inspección o examen de cualquier aeronave civil o producto aeronáutico, explotador de servicios aéreos, ATO, AMO o aviador titular de una licencia o certificado expedidos conforme a las secciones 602 a 606 de la Ley.
7. Si como resultado del nuevo examen o inspección, o de alguna otra investigación que haga la Autoridad, esta determina que existe una falta de cualificación necesaria para la seguridad del transporte aéreo y en aras del interés público, la Autoridad puede emitir una orden para enmendar, modificar, suspender o revocar la licencia o el certificado total o parcialmente.
8. Los procedimientos para el reexamen de licencias o certificados del personal se establecen en la Parte 2 del presente reglamento.
9. AVISO Y OPORTUNIDAD DE SER OÍDO. A menos que la seguridad del transporte aéreo exija acción inmediata, antes de tomar una decisión definitiva respecto del párrafo 1.3.3 de la presente, la Autoridad dará a la persona una oportunidad de ser oída para que exponga el motivo por el que esa licencia o certificado no debería enmendarse, modificarse, suspenderse o revocarse, de conformidad con la Sección 611(c) de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada.
10. NUEVA SOLICITUD DESPUÉS DE UNA REVOCACIÓN. Salvo autorización en contrario por parte de la Autoridad, una persona cuya licencia o certificado hayan sido revocados no deberá volver a solicitar ninguna licencia o certificado durante un año a partir de la fecha de la revocación.
11. NUEVA SOLICITUD DESPUÉS DE UNA SUSPENSIÓN. Salvo autorización en contrario por parte de la Autoridad, una persona cuya licencia o certificado hayan sido suspendidos no deberá volver a solicitar una licencia o certificado durante el período que dure la suspensión.

14 CFR 13.19

#### Incautación de una aeronave

1. Según lo dispuesto por la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, una aeronave involucrada en una infracción debido a la cual se haya impuesto o pueda imponerse una sanción civil a su propietario o explotador puede estar sujeta a incautación por la Autoridad conforme a los procedimientos de ejecución establecidos por la Autoridad.

Nota: En general, solo se incauta una aeronave cuando la infracción es particularmente flagrante, como cuando se la usa en una infracción continua.

14 CFR 13.17

Orden 2150.3C de la FAA, Capítulo 7: 4(m)

## Exenciones

### AplicaCIÓN

1. En la presente subparte se prescriben los procedimientos para la solicitud, revisión y denegación o expedición de exenciones de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, o de alguna orden o reglamento publicados en virtud de esta, según lo dispuesto en la Sección 612(b) de la Ley.

### Requisitos generales

1. Toda persona interesada podrá solicitar a la Autoridad una exención del presente reglamento.
2. Solo la Autoridad puede expedir exenciones y nadie puede tomar o hacer que se tome medida alguna que no cumpla con el presente reglamento, a menos que la Autoridad haya emitido a la persona la exención correspondiente.
3. La Autoridad concederá las exenciones solo en circunstancias extraordinarias.

### Solicitud de exención

1. Las solicitudes de exención se deberán presentar por lo menos 60 días antes de la fecha de entrada en vigor propuesta a fin de poder hacer una revisión oportuna.
2. La solicitud deberá incluir estos datos del solicitante:
3. nombre;
4. dirección física y dirección postal, si son diferentes;
5. número de teléfono;
6. número de fax, si tiene;
7. dirección de correo electrónico, si tiene; y
8. agente para todos los fines relacionados con la solicitud.
9. Además del párrafo 1.4.3(b) de la presente subsección, la solicitud deberá contener:
10. una mención del requisito específico por el cual el solicitante pide la exención;
11. una descripción del tipo de operaciones que se deben efectuar de conformidad con la exención propuesta;
12. la duración propuesta de la exención;
13. una explicación de la manera en que la exención sería en aras del interés público; es decir, la manera en que beneficiaría al público en conjunto;
14. una descripción detallada de otros medios por los cuales el solicitante garantizará un nivel de seguridad equivalente al establecido por el reglamento en cuestión;
15. un análisis y comentario de cualquier inquietud de seguridad conocida respecto al reglamento, como información sobre algún accidente o incidente pertinentes de los que el solicitante tenga conocimiento; y
16. si el solicitante desea operar según la exención propuesta fuera del espacio aéreo de [ESTADO], una mención respecto de si conceder la exención infringiría alguna disposición de las SARP de la OACI.
17. Si el solicitante no es ciudadano ni residente legal de [ESTADO], la solicitud deberá especificar un agente para notificaciones de [ESTADO].
18. Si el solicitante desea una tramitación de emergencia, la solicitud deberá incluir comprobantes y los motivos por los que la solicitud no se presentó a tiempo y las razones por las que se trata de una emergencia. La Autoridad podrá denegar una solicitud si llega a la conclusión de que el solicitante no justificó la presentación de la solicitud fuera de término.

### EXAMEN, PUBLICACIÓN, NOTIFICACIÓN Y OTORGAMIENTO DE LA EXENCIÓN

#### Examen inicial por parte de la Autoridad

1. La Autoridad examinará la solicitud para determinar su precisión y cumplimiento de los requisitos establecidos en el párrafo 1.4.3 de la presente.
2. Si los requisitos para la presentación de la solicitud establecidos en el párrafo 1.4.3 de esta parte no se han cumplido, la Autoridad informará de ello al solicitante y no proseguirá con los trámites hasta que el solicitante cumpla con los requisitos de la presente subsección.
3. Si a primera vista la solicitud parece satisfacer los requisitos establecidos en el párrafo 1.4.3 de la presente y la Autoridad determina que se justifica examinar el fondo del asunto, la Autoridad publicará un resumen detallado de la solicitud para que se hagan comentarios al respecto y especificará la fecha en la que deberá haber recibido los comentarios para su consideración.

#### Evaluación de la solicitud

1. Después del examen inicial, si los requisitos para la presentación de la solicitud se cumplieron, la Autoridad realizará la evaluación técnica de la solicitud, que comprende:
2. Una decisión sobre si la exención es de interés público;
3. Una decisión sobre si la propuesta del solicitante brindaría un nivel de seguridad equivalente al que establece el reglamento.
   * + 1. Si la Autoridad considera que la evaluación técnica de la solicitud impondría una carga considerable para sus recursos técnicos, puede denegar la exención sobre esta base.
4. Una decisión, si el solicitante desea operar según la exención fuera del espacio aéreo de [ESTADO], sobre si conceder la exención infringiría las SARP correspondientes de la OACI.
5. Una evaluación de los comentarios recibidos de las partes interesadas acerca de la exención propuesta.
6. Una recomendación, basada en los elementos precedentes, respecto de si la exención solicitada puede concederse o denegarse y respecto de cualquier condición o limitación que deberá incorporarse en dicha exención.

#### Notificación de la decisión

1. La Autoridad notificará al solicitante por medio de una carta formal y publicará un resumen detallado de su evaluación técnica, así como de su decisión de conceder o denegar la solicitud de exención. El resumen deberá especificar la duración de la exención y todas las condiciones o limitaciones que acarree.
2. Si la petición se refiere a una exención de emergencia, la Autoridad publicará la solicitud o su decisión lo antes posible después de tramitar la solicitud.
3. Si la exención afecta a un grupo considerable de la comunidad de la aviación de [ESTADO], la Autoridad también publicará el resumen en su AIP.

#### Otorgamiento de la exención a otras partes interesadas

1. Si la Autoridad determina que se puede otorgar una exención, otras personas u organizaciones pueden solicitar a la Autoridad que se las incluya en la exención concedida.
2. Tales solicitudes se deberán ajustar a los requisitos establecidos en el párrafo 1.4.3 de la presente.
3. Si la Autoridad determina que la solicitud merece que se otorgue la exención al solicitante, notificará al solicitante por carta, en la que especificará la duración de la exención y presentará una lista de otras condiciones que conciernan al solicitante y que no se plantean en la exención subyacente.

## Definiciones

Nota: Todas las definiciones utilizadas en el presente reglamento se han trasladado a esta subparte para facilitar la referencia. Las definiciones que se usan predominantemente en partes específicas del presente reglamento pueden incluirse también en dichas partes. En algunos casos, las definiciones presentadas en la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, pueden ser diferentes a las que se usan en el presente reglamento. La razón es que las leyes tienden a redactarse de manera más amplia y pueden aplicarse a diferentes organismos gubernamentales de [ESTADO]. Estos organismos deben definir los términos de acuerdo con sus necesidades específicas. En la presente se emplean las definiciones de la OACI, cuando se dispone de ellas.

1. Para los fines del presente reglamento, se aplicarán las siguientes definiciones:
2. **Distancia de aceleración-parada disponible (****ASDA).** La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de parada, si hay.
3. **Aceptable.** Una regla de interpretación en el párrafo 1.1.1.1 (a)(7) de la presente que significa que la Autoridad estudió el método, procedimiento o política y no objetó ni aprobó su ejecución o uso propuesto.
4. **Lista de verificación de aceptación.** Respecto al transporte de mercancías peligrosas, documento para ayudar a verificar la apariencia externa de los bultos de mercancías peligrosas y los documentos conexos para determinar que se hayan cumplido todos los requisitos correspondientes.
5. **Accidente.** En el contexto de gestión de la seguridad operacional, todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona sube a bordo de la aeronave con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene al finalizar el vuelo y se apaga el sistema de propulsión principal, durante el cual:
   * + 1. cualquier persona sufre lesiones mortales o graves por haberse encontrado en la aeronave; o por haber estado en contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave; o por haber quedado expuesta directamente al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya auntoinfligido la persona o hayan sido causadas por otras personas, o cuando se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación;
       2. la aeronave sufre daños o roturas estructurales que afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por fallas o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios), hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas del tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a las palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo y choque con aves (incluidas perforaciones en el radomo); o
       3. la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Notas:

* Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte en los 30 días posteriores a la fecha en que ocurrió el accidente está clasificada por la OACI como lesión mortal.
* Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.
* El tipo de UAS que se debe investigar se trata en la sección 5.1 del Anexo 13 de la OAC.
* El Adjunto E del Anexo 13 de la OACI contiene orientación para determinar los daños sufridos por una aeronave.

1. **Administrador responsable.** Persona aceptable para la Autoridad que tiene autoridad corporativa para asegurar que todas las actividades se pueden financiar y efectuar conforme a la norma que exige la Autoridad y a cualquier requisito adicional definido por el explotador. El administrador responsable puede delegar por escrito a otra persona dentro de la organización la administración cotidiana pero no la responsabilidad general de administrar las aprobaciones.
2. **Conclusión médica acreditada.** La conclusión a la que llegan uno o más expertos médicos que es aceptable para la Autoridad expedidora de la licencia para los fines del caso en cuestión, en consulta con las operaciones de vuelo u otros expertos, según sea necesario.
3. **Representante acreditado.** Respecto a un accidente de aeronave, persona designada por un Estado por sus calificaciones para participar de una investigación efectuada por otra parte.
4. **Vuelo acrobático.** Maniobras realizadas intencionadamente con una aeronave que implican un cambio brusco de actitud, o una actitud o variación de velocidad anormales.
5. **Actos de interferencia ilícita.** Actos o intentos de actos para poner en peligro la seguridad de la aviación civil y el transporte aéreo, entre otros:
   * + 1. apoderamiento ilícito de una aeronave;
       2. destrucción de una aeronave en servicio;
       3. toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos;
       4. intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o en el recinto de una instalación aeronáutica;
       5. introducción a bordo de una aeronave o en un aeródromo de un arma o un dispositivo o material peligroso con fines delictivos;
       6. uso de una aeronave en servicio con el fin de causar la muerte, lesiones graves o considerables daños materiales o al medio ambiente; y
       7. comunicación de información falsa que ponga en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra o el público en general, en un aeródromo o en el recinto de una instalación de aviación civil.
6. **Modelo de competencia adaptado.** Grupo de competencias con sus descripciones y criterios de performance adaptados de un marco de competencias de la OACI que una organización usa para diseñar la capacitación y evaluación basadas en las competencias de una función determinada.
7. **Asesor.** Con respecto a un accidente de aeronave, persona nombrada por un Estado por sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.
8. **Espacio aéreo con servicio de asesoramiento.** Espacio aéreo de dimensiones definidas, o una ruta designada, dentro de los cuales se brinda el servicio de asesoramiento del tránsito aéreo.
9. **Ruta con servicio de asesoramiento.** Ruta designada a lo largo de la cual se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.
10. **Trabajos aéreos.** Operación de una aeronave en la que esta se utiliza en servicios especializados, como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc.
11. **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 desplazamiento de aeronaves en la superficie.
12. **Servicio de control de aeródromo.** Servicio de ATC para el tránsito de un aeródromo.
13. **Torre de control de aeródromo.** Dependencia establecida para facilitar el servicio de ATC al tránsito de un aeródromo.
14. **Servicio de información de vuelo para el aeródromo (AFIS).** Servicio de información de tránsito dirigido y de información operativa que se proporciona dentro de la zona de información de vuelo de un aeródromo a todas las aeronaves equipadas con radio como ayuda para que el vuelo sea seguro y eficiente.
15. **Mínimos de utilización de aeródromo.** Limitaciones de uso que tenga un aeródromo para:
    * + 1. el despegue, expresadas en términos de RVR o de visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad;
        2. el aterrizaje en operaciones de aproximación por instrumentos en 2D, expresadas en términos de visibilidad o de RVR, MDA/H y, de ser necesario, condiciones de nubosidad; y
        3. el aterrizaje en operaciones de aproximación por instrumentos en 3D, expresadas en términos de visibilidad o de RVR y la DA/H correspondientes al tipo y la categoría de la operación.
16. **Tránsito de aeródromo.** Todo el tránsito en el área de maniobras de un aeródromo y todas las aeronaves que vuelan en las inmediaciones de un aeródromo.

Nota: Una aeronave está en las inmediaciones de un aeródromo cuando se encuentra en este, o cuando entra o sale del circuito de tránsito del aeródromo.

1. **Zona de tránsito de aeródromo (ATZ).** Espacio aéreo de dimensiones definidas establecido alrededor de un aeródromo para proteger al tránsito de este.
2. **Experiencia aeronáutica.** Tiempo de piloto obtenido en una aeronave o FSTD aprobado a fin de cumplir los requisitos de instrucción y tiempo de vuelo estipulados en el presente reglamento.
3. **Publicación de información aeronáutica (AIP).** Publicación que realiza la autoridad de un Estado, o que se realiza juntamente con esa autoridad, y que incluye información aeronáutica de carácter duradero y esencial para la navegación aérea.
4. **Producto aeronáutico.** Toda aeronave, motor de aeronave o hélice de aeronave, o bien una pieza que se instalará allí.
5. **Estación aeronáutica.**Estación terrestre en el servicio aeronáutico móvil. En ciertos casos, una estación aeronáutica puede estar ubicada, por ejemplo, a bordo de un barco o en una plataforma marítima.
6. **Avión.** 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.
7. **Sistema de aeroplanos**.Incluye todos los elementos de equipo necesarios para el control y el desempeño de una función importante en particular. Comprende el equipo que se proporciona específicamente para la función en cuestión y demás equipo básico relacionado con los aeroplanos, como el equipo necesario para el suministro de energía para su funcionamiento. El motor no se considera un sistema de aeroplanos.
8. **Explotación de aeronaves agrícolas.** Explotación de una aeronave con el propósito de:
   * + 1. Aplicar un veneno económico;
       2. Aplicar cualquier otra sustancia destinada a la nutrición de las plantas, el tratamiento del suelo, la propagación de la vida vegetal o el control de plagas; o
       3. Llevar a cabo actividades de aplicación que influyen directamente en la agricultura, la horticultura, o la preservación forestal, pero que no incluyen la aplicación de insectos vivos.
9. **Vuelo nocturno asistido.** En un vuelo en el que un piloto utiliza gafas de visión nocturna, el tramo del vuelo en que el piloto utiliza las gafas de visión nocturna con el fin de mantener la referencia visual con la superficie.
10. **Sistema anticolisión de a bordo (ACAS).**Sistema de aeronaves basado en las señales de un transpondedor SSR que funciona independientemente del equipo terrestre para asesorar al piloto sobre aeronaves en conflicto equipadas con transpondedores SSR.
11. **Registrador de imágenes de vuelo (AIR).** Dispositivo que utiliza una combinación de cámaras para recoger y grabar información que refleja la situación de varias partes de la aeronave (internas y externas). Fuente: Última edición de EUROCAE ED-112A, *Especificación de las normas de performance mínima operacional para sistemas registradores de vuelo resistentes al impacto*, párrafo 1-1.5.1.

Nota: Según la FAA, por AIR se entiende el equipo previsto para registrar las imágenes de vuelo de las aeronaves y almacenar los datos en una memoria resistente al impacto para asistir en la investigación de accidentes o incidentes. Fuente: Última edición de TSO-C176 de la FAA, Sistemas registradores de imágenes en el puesto de pilotaje de la aeronave, párrafo 3(a).

1. **Aeronave.** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de este contra la superficie de la tierra. Cuando se usa en la Ley de Seguridad de la Aviación Civil (la Ley) o en el presente reglamento, el término “aeronave” se deberá aplicar únicamente a aeronaves civiles y no a aeronaves estatales o públicas.

Nota: La clasificación de aeronaves se encuentra en la NE 4.2.1.6.

1. **Aviónica de a bordo.** Expresión que designa todo dispositivo electrónico, y su parte eléctrica, para usarlo en las aeronaves, como los sistemas de radio, controles de vuelo automático e instrumentos.
2. **Categoría de aeronave.** Clasificación de las aeronaves de acuerdo con características básicas especificadas (por ejemplo: avión, helicóptero, planeador, globo libre, dirigible, aeronave de despegue vertical).
3. **Aeronave certificada para volar con múltiples pilotos.** Tipo de aeronave que, según determinación del Estado de matrícula, durante el proceso de certificación puede volar en condiciones de seguridad con una tripulación mínima de dos pilotos.
4. **Aeronave certificada para volar con un solo piloto**. Tipo de aeronave que, según determinación del Estado de matrícula, durante el proceso de certificación puede volar en condiciones de seguridad con una tripulación mínima de un piloto.
5. **Componente de aeronaves.** Toda parte componente de una aeronave que incluye hasta el grupo propulsor o cualquier equipo operacional o de emergencia completo.
6. **Sistema registrador de datos de la aeronave (ADRS).** Dispositivo o dispositivos que usan una combinación de proveedores de datos para recoger y registrar parámetros que reflejan el estado y la performance de la aeronave. Fuente: Última edición de EUROCAE ED-155, *Especificación de las normas de performance mínima operacional para sistemas registradores de vuelo livianos*, párrafo 1-1.5.1.
7. **Motor de aeronave.** Todo motor cuyo uso, real o previsto, es la propulsión de aeronaves, incluidas todas sus piezas, aditamentos y accesorios, a excepción de las hélices.
8. **Manual de vuelo de la aeronave (AFM).** Manual relacionado con el certificado de aeronavegabilidad que contiene las limitaciones dentro de las cuales el aeroplano ha de considerarse que está en condiciones de navegabilidad y las instrucciones e información necesarias para que los miembros de la tripulación de vuelo usen el avión en condiciones de seguridad.
9. **Manual de operación de la aeronave (AOM).** Manual aceptable para el Estado del explotador que contiene los procedimientos normales, anormales y de emergencia; listas de verificación; limitaciones; información sobre la performance; detalles de los sistemas de aeronave y demás recursos pertinentes al funcionamiento de las aeronaves.

Nota: El AOM forma parte del OM del explotador.

1. **Piratería de aeronaves.** Todo apoderamiento o ejercicio de control real, o intento de apoderamiento o ejercicio de control, por la fuerza o con violencia, o mediante cualquier otra forma de intimidación, con intención ilícita, de una aeronave dentro de la jurisdicción de [ESTADO].
2. **Aeronave que debe ser operada con un CP.** Tipo de aeronave que debe ser operada con un CP tal como se especifica en el manual de vuelo o en el AOC.
3. **Inspección de seguridad de la aeronave.** Inspección del interior de una aeronave a la cual pueden haber tenido acceso los pasajeros e inspección de la bodega con el fin de detectar objetos sospechosos, armas, explosivos u otros dispositivos, sustancias o artículos peligrosos.
4. **Registro de seguridad de la aeronave.** Inspección minuciosa del interior y exterior de una aeronave con el fin de detectar objetos sospechosos, armas, explosivos u otros dispositivos, sustancias o artículos peligrosos.
5. **Libro técnico de a bordo.** Documento que se lleva en una aeronave y que contiene información sobre el cumplimiento de las normas de la OACI; consta de dos secciones independientes: una sección con los registros del vuelo y una con los registros de mantenimiento de la aeronave.
6. **Rastreo de aeronaves.** Proceso que establece el explotador que mantiene y actualiza, en intervalos normalizados, un registro terrestre de la posición en cuatro dimensiones de una aeronave en vuelo.
7. **Aeronave (tipo de).** Todas las aeronaves de un mismo diseño básico con sus modificaciones, excepto las que alteran sus características de manejo o de vuelo.
8. **Fuselaje.** Fuselaje, largueros, góndolas, capós, carenas, superficies aerodinámicas (incluidos los rotores pero excluidas las hélices y las superficies aerodinámicas giratorias de un grupo propulsor), el tren de aterrizaje de una aeronave, sus accesorios y controles.
9. **Estación de radiocontrol aire-tierra.** Estación de telecomunicaciones aeronáuticas cuya función principal es el manejo de las comunicaciones relativas al funcionamiento y el control de las aeronaves en una zona determinada.
10. **Aviador.** Se refiere a:
    * + 1. Toda persona que se encuentra al mando de una aeronave o trabaja como piloto, mecánico o miembro de la tripulación, o que navega dicha aeronave mientras se encuentra en movimiento;
        2. Toda persona a cargo de la inspección, mantenimiento, revisión general o reparación de aeronaves y toda persona que está a cargo de la inspección, mantenimiento, revisión general o reparación de motores, hélices o dispositivos de aeronaves; o
        3. Toda persona que trabaja en calidad de encargado de las operaciones de vuelo.
11. **Aptitud para el vuelo.** El uso sistemático de buen juicio y conocimientos, pericia y actitudes bien desarrollados para llevar a cabo objetivos de vuelo.
12. **Instalación de navegación aérea.** Toda instalación utilizada, disponible para ser utilizada o diseñada para ser utilizada en la ayuda de la navegación aérea, incluidos aeródromos, áreas de aterrizaje y luces; aparatos o equipo para la difusión de información meteorológica, señalización, radiogoniometría, radiocomunicación u otra comunicación eléctrica; y cualquier otra estructura o mecanismo que tengan un propósito similar para guiar o controlar el vuelo en el aire, o el aterrizaje y el despegue de una aeronave.
13. **Explotador de servicios aéreos.** Toda organización que se dedica al transporte aéreo comercial nacional o al transporte aéreo comercial internacional, ya sea directa o indirectamente o mediante arrendamiento o cualquier otro arreglo.
14. **Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC).** Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.
15. **Programa de seguridad del explotador de servicios aéreos.** Todo Estado contratante deberá establecer e implementar un programa nacional de seguridad de la aviación civil para proteger las operaciones de la aviación civil de actos de interferencia ilícita, por medio de reglamentos, prácticas y procedimientos que se refieran a la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.
16. **Dirigible.** Aeróstato propulsado por motor.
17. **Lado aire.** Área de desplazamiento en un aeródromo y los terrenos y edificios adyacentes, o las secciones de estos, a los cuales se controla el acceso.
18. **Rodaje aéreo.** Movimiento de un helicóptero o de despegue y aterrizaje vertical sobre la superficie de un aeródromo, por lo general, con el efecto suelo y a una velocidad con respecto al suelo de menos de 37 km/h (20 kt).

Nota: La altura real puede variar, y algunos helicópteros pueden requerir un rodaje aéreo de 8 m (25 pies) por encima del nivel del suelo para reducir la turbulencia del efecto suelo o para dejar una distancia libre para las cargas suspendidas por eslinga.

1. **Tránsito aéreo.** Todas las aeronaves que están en vuelo y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.
2. **Servicio de asesoramiento del tránsito aéreo.**Servicio prestado dentro del espacio aéreo con servicio de asesoramiento para verificar la separación, en la medida que sea factible, entre las aeronaves que operan de acuerdo con planes de vuelo IFR.
3. **Autorización del control del tránsito aéreo (ATC).** Autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una dependencia de ATC.

Nota 1: El término “autorización del ATC” suele abreviarse como “autorización” cuando se usa en los contextos apropiados.

Nota 2: La forma abreviada “autorización” puede ir seguida de las palabras “de rodaje”, “de despegue”, “de salida”, “en ruta”, “de aproximación” o “de aterrizaje” para indicar la parte concreta del vuelo a que se refiere la autorización del ATC.

1. **Instalación de control de tránsito aéreo (ATC).** Edificio en el que se hallan las personas y el equipo para prestar servicios de ATC (por ejemplo, torre del aeródromo, control de aproximación, centro). También se puede denominar dependencia de ATC.
2. **Servicio de control del tránsito aéreo (ATC).** Servicio prestado dentro de un espacio aéreo con servicio de asesoramiento que promueve la circulación y la separación seguras, ordenadas y expeditas del tránsito aéreo en aeródromos y durante las situaciones de aproximación, de salida y en ruta, incluidas las aeronaves que operan de acuerdo con planes de vuelo IFR. También se puede denominar servicio de asesoramiento del tránsito aéreo o ATS.
3. **Servicio de tránsito aéreo (ATS).** Término genérico con varios significados: servicio de información de vuelo, servicio de alerta, servicio de asesoramiento del tránsito aéreo, servicio de ATC (servicio de control de área, servicio de control de aproximación o servicio de control de aeródromo). Véase también Servicio de control del tránsito aéreo (ATC).
4. **Espacios aéreos del servicio de tránsito aéreo (ATS).** Secciones de espacios aéreos de dimensiones definidas, designadas alfabéticamente, dentro de las cuales pueden operar tipos de vuelos específicos y para los que se especifican los ATS y las reglas de operación.

Nota: El espacio aéreo ATS se clasifica en Clases A G.

1. **Ruta de servicio de tránsito aéreo (ATS) o de control del tránsito aéreo (ATC).** Ruta específica creada con el fin de canalizar el flujo del tránsito aéreo según sea necesario para prestar ATS, definida por medio de especificaciones de ruta que incluyen el designador de ruta ATS o ATC, la derrota hacia o desde puntos importantes (puntos de recorrido), la distancia entre puntos importantes, los requisitos de notificación y, según lo determine la autoridad ATS o ATC competente, la altitud segura mínima.

Nota: La ruta ATS o ruta ATC se usa con varios significados: aerovías, rutas con servicio de asesoramiento, rutas con o sin control, o rutas de llegada o salida.

1. **Oficina de notificación del servicio de tránsito aéreo (ATS).** Dependencia establecida con el objeto de recibir los informes relativos a los ATS y los planes de vuelo que se presentan antes de la salida.

Nota: Una oficina de notificación de ATS se puede establecer como una dependencia separada o conjunta con una dependencia existente, como otra dependencia de ATS o una dependencia de servicio de información aeronáutica.

1. **Servicio de vigilancia del servicio de tránsito aéreo (ATS).** Se refiere a un servicio prestado directamente por medio de un sistema de vigilancia del ATS.
2. **Sistema de vigilancia del servicio de tránsito aéreo (ATS).** Término genérico con varios significados: ADS-B, PSR, SSR o todo sistema terrestre comparable que permita la identificación de aeronaves.

Nota: Un sistema terrestre comparable es el que haya demostrado, mediante una evaluación comparativa u otra metodología, tener un nivel de seguridad y de performance igual o mejor que el SSR de monoimpulso.

1. **Dependencia de servicio de tránsito aéreo (ATS).**Término genérico con varios significados: dependencia de ATC, centro de información de vuelo u oficina de notificación de ATS.
2. **Aerovía.** Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor.
3. **Etiqueta de aprobación de aeronavegabilidad (AAT).** Etiqueta que se deberá adjuntar a una pieza. La etiqueta deberá contener el número de la pieza, el número de serie y el estado de vida útil actual de la pieza. Cada vez que se extraiga esa pieza de un producto certificado de tipo, se deberá hacer una nueva etiqueta o actualizar la existente con el estado de vida útil actual. La AAT tiene dos objetivos: (1) aprobar la vuelta al servicio de un producto aeronáutico o montaje después del mantenimiento, revisión general, modificación, reparación o inspección; y (2) enviar una pieza recién fabricada.
4. **Datos de aeronavegabilidad.** Toda información necesaria para comprobar que una aeronave o un componente de una aeronave se puede mantener en condiciones tales que garanticen su aeronavegabilidad o la utilidad del equipo de operación y de emergencia, según corresponda.
5. **Directriz de aeronavegabilidad (AD).** Información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad que se aplica a los siguientes productos: aeronave, motores de aeronaves, hélices y dispositivos. La AD es obligatoria cuando la publica el Estado de diseño.
6. **Autorización de aeronavegabilidad.** La aeronave de un explotador de servicios aéreos se considera autorizada para el servicio después del mantenimiento efectuado por una persona que el explotador haya autorizado específicamente, no una persona u organización de mantenimiento en nombre de este.

Nota: En lo que se refiere a la autorización de aeronavegabilidad, en realidad, la persona que la firma actúa en calidad de agente autorizado del explotador y certifica que el mantenimiento señalado en dicha autorización se hizo según el programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador de servicios aéreos. Por lo general, la autorización se exige después de las inspecciones prescritas por las especificaciones de operaciones del explotador de servicios aéreos, las actividades de mantenimiento que implican inspecciones y demás tareas de mantenimiento de gran envergadura. Debe entregarse una copia de la autorización de aeronavegabilidad al PIC antes de que la aeronave comience las operaciones. El explotador de servicios aéreos tiene la obligación de designar, por nombre o por cargo, a cada AMT con licencia u organismo de mantenimiento autorizado para expedir la autorización de aeronavegabilidad. Además, el explotador de servicios aéreos deberá determinar cuándo se debe exigir una autorización de aeronavegabilidad.

1. **En condiciones de navegabilidad.** Estado de una aeronave, motor, hélice o pieza cuando se ajusta a su diseño aprobado y está en condiciones de operar de manera segura.
2. **Servicio de alerta.** Servicio prestado para informar a las organizaciones pertinentes de las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y ayudar a esas organizaciones según corresponda.
3. **Aeródromo de alternativa.** Aeródromo al que se puede dirigir una aeronave cuando sea imposible o desaconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en este, y donde estén disponibles las instalaciones y los servicios necesarios, se puedan cumplir los requisitos de performance de la aeronave y esté funcionando en el momento previsto de uso. Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:
   * + 1. **Aeródromo de alternativa posdespegue.** Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible usar el aeródromo de salida.
       2. **Aeródromo de alternativa en ruta.** Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si fuera necesario desviarse en ruta.
       3. **Aeródromo de alternativa de destino.** Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si llegara a ser imposible o desaconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

Nota: El aeródromo del que despega un vuelo también puede ser un aeródromo de alternativa en ruta o un aeródromo de alternativa de destino para dicho vuelo.

1. **Otros medios de cumplimiento.** Alternativa aprobada para los métodos prescritos que hayan demostrado alcanzar o superar sistemáticamente los resultados deseados según lo previsto por los reglamentos.

Nota: Un ejemplo de un medio alternativo de cumplimiento sería la aprobación de la Autoridad de reducir el tiempo de vuelo de 40 horas a 35 horas para una PPL(A) cuando la capacitación se realiza en una ATO.

1. **Error del sistema altimétrico (ASE).** Diferencia entre la altitud indicada por el altímetro, en el supuesto de contar con la configuración barométrica correcta, y la altitud de presión correspondiente a la presión ambiente sin perturbaciones.
2. **Altitud.** Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como un punto, medido desde el MSL.
3. **Anexos del Convenio de Chicago.** Documentos publicados por la OACI que contienen las SARP aplicables a la aviación civil.
4. **Condiciones de utilización previstas.** Condiciones que se prevé que ocurran durante la vida útil de la aeronave, teniendo en cuenta las operaciones para las que la aeronave se declara idónea, las condiciones que se refieren al estado meteorológico de la atmósfera, la configuración del terreno, el funcionamiento de la aeronave, la eficiencia del personal y todos los factores que afectan a la seguridad del vuelo. Las condiciones de utilización previstas no incluyen:
   * + 1. las condiciones extremas que se pueden evitar mediante procedimientos de operación; y
       2. las condiciones que se presentan con tan poca frecuencia, que exigir el cumplimiento de las normas en condiciones tan extremas daría un nivel de aeronavegabilidad más elevado que el nivel necesario y factible, según lo ha demostrado la experiencia.
5. **Dispositivos.** Instrumentos, equipo, aparatos, partes, aditamentos o accesorios, de cualquier descripción, que se usan, pueden usarse o se prevén usar en la navegación, la operación o el control de una aeronave en vuelo (incluidos los paracaídas, el equipo de comunicación y demás mecanismos instalados en la aeronave o adosados a esta durante el vuelo) y que no forman parte de la aeronave, de los motores de la aeronave ni de las hélices.
6. **Fase de aproximación y aterrizaje: helicópteros.** La parte del vuelo desde los 300 m (1.000 pies) por encima de la FATO, si se prevé que el vuelo supere esa altura, o desde el inicio del descenso en los demás casos, hasta el punto de aterrizaje o aterrizaje frustrado.
7. **Servicio de control de aproximación.** Servicio de ATC para la llegada y salida de vuelos controlados.
8. **Dependencia de control de aproximación.** Dependencia establecida para prestar servicio de ATC a los vuelos controlados que llegan a uno o más aeródromos o salen de ellos.
9. **Procedimiento de aproximación con guía vertical (APV).** IAP de PBN diseñado para las operaciones de aproximación por instrumentos en 3D de tipo A.
10. **Autoridad competente de servicio de tránsito aéreo (ATS) o de control del tránsito aéreo (ATC).** La autoridad pertinente designada por el Estado y encargada de prestar ATS o ATC en el espacio aéreo en cuestión.
11. **Requisitos adecuados de aeronavegabilidad.** Códigos de aeronavegabilidad completos y detallados, establecidos, adoptados o aceptados por un Estado contratante para la clase de aeronave, motor o hélice en cuestión.
12. **Autoridad competente.**
    * + 1. Respecto a vuelos sobre alta mar: la autoridad pertinente del Estado de matrícula.
        2. Respecto a vuelos que no sean sobre alta mar: la autoridad pertinente del Estado que tiene la soberanía sobre el territorio sobrevolado.
13. **Aprobación.** Respecto a mercancías peligrosas en las partes 8 y 9 del presente reglamento, una disposición del Anexo 18 de la OACI establece que una aprobación es una autorización que concede la autoridad nacional competente para:
    * + 1. el transporte de mercancías peligrosas prohibidas en aeronaves de pasajeros o de carga cuando las Instrucciones Técnicas dispongan que esas mercancías pueden ser transportadas con una aprobación; u
        2. otros fines según lo dispongan las Instrucciones Técnicas.

Nota 1: Ante la falta de una referencia específica en las Instrucciones Técnicas que permita conceder una aprobación, se puede pedir una exención.

Nota 2: Véase la definición de Instrucciones Técnicas más adelante.

1. **Aprobación para volver al servicio.** Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han concluido de manera satisfactoria, ya sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del AMO o con un sistema equivalente.
2. **Aprobado.** Aceptado por un Estado contratante como adecuado para un fin en particular.

Nota: Respecto a las aprobaciones según su uso en el presente reglamento, el término “aprobado” es una regla de interpretación en el párrafo 1.1.1.1(a)(6) de esta parte que significa que la Autoridad revisó el método, procedimiento o política en cuestión y emitió una aprobación formal por escrito.

1. **Aprobado por la Autoridad.** Aprobado por la Autoridad directamente o de conformidad con un procedimiento aprobado por esta.
2. **Plan de instrucción aprobado.** Una serie de cursos especiales de capacitación en un ámbito de especialización ofrecidos por una ATO y aprobados por la Autoridad.
3. **Datos aprobados.** Información técnica aprobada por la Autoridad.
4. **Organismo de mantenimiento reconocido (AMO).** Organismo aprobado por la Autoridad, de conformidad con la Parte 6 del presente reglamento, para desempeñar actividades específicas de mantenimiento de aeronaves. Esas actividades pueden incluir el mantenimiento, revisión general, modificación, reparación, inspección y aprobación de aeronaves o productos aeronáuticos para volver al servicio.
5. **Organismo de mantenimiento reconocido (AMO)**[[1]](#footnote-2)**.**Organismo aprobado por un Estado contratante, de conformidad con las normas del Anexo 6 de la OACI, Parte I, Capítulo 8, Mantenimiento del avión, para realizar el mantenimiento de las aeronaves o de partes de estas, y operar bajo la supervisión que apruebe ese Estado.

Nota: Ninguna parte de esta definición tiene como fin impedir que el organismo y su supervisión sean aprobados por más de un Estado.

1. **Organismo de mantenimiento reconocido (AMO)**[[2]](#footnote-3)**.**Organismo aprobado por un Estado contratante, de conformidad con las normas del Anexo 8 de la OACI, Parte II, Capítulo 6, Aprobación de organismos de mantenimiento, para realizar el mantenimiento de aeronaves, motores, hélices o piezas de estos, y operar bajo la supervisión que apruebe ese Estado.

Nota: Ninguna parte de esta definición tiene como fin impedir que el organismo y su supervisión sean aprobados por más de un Estado.

1. **Norma aprobada.** Norma de fabricación, diseño, mantenimiento o calidad, aprobada por la Autoridad.
2. **Instrucción reconocida.** Programa especial de instrucción que la Autoridad aprueba para que se lleve a cabo bajo la debida dirección.
3. **Organización de instrucción reconocida (ATO).** Organización aprobada por la Autoridad, de conformidad con la Parte 3 del presente reglamento, para que capacite a la tripulación de vuelo, a los mecánicos y otros que apruebe la Autoridad.
4. **Manual de procedimientos de la organización de instrucción reconocida (ATO).** Manual que contiene procedimientos, instrucciones y orientaciones para que el personal de una ATO lo utilice en el desempeño de sus obligaciones para cumplir los requisitos del certificado. Puede ser un solo manual o estar separado en un manual de instrucción y uno de procedimientos.
   * + 1. **Manual de instrucción.** Manual que contiene las metas de la instrucción, los objetivos, las normas, los programas corrientes de estudios y el plan de estudios de cada fase del curso de instrucción aprobada.
       2. **Manual de procedimientos.** Manual que contiene procedimientos, instrucciones y orientaciones para que el personal de una ATO lo utilice en el desempeño de sus obligaciones para cumplir los requisitos del certificado.
5. **Centro de control de área.** Dependencia establecida para brindar el servicio de ATC a los vuelos controlados en las áreas de control de su jurisdicción.
6. **Habilitación para control de área.** Servicio de ATC para los vuelos controlados en las áreas de control.
7. **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 a la navegación terrestres o espaciales, o dentro de los límites de la capacidad de las ayudas autónomas, o una combinación de ambas.

Nota: La navegación de área incluye la PBN, así como otras operaciones que no satisfacen la definición de PBN.

1. **Instructor autorizado.** Persona que:
   * + 1. es titular de un certificado válido de instructor en tierra expedido de conformidad con la Parte 2 del presente reglamento cuando imparte instrucción en tierra;
       2. es titular de un certificado vigente de instructor de vuelo expedido de conformidad con la Parte 2 del presente reglamento cuando imparte instrucción en tierra o instrucción de vuelo; o
       3. está autorizada por la Autoridad para impartir instrucción en tierra o instrucción de vuelo de conformidad con las partes 2 y 3 del presente reglamento.
2. **Autoridad.** La CAA encargada de la vigilancia de la aviación civil en [ESTADO].
3. **Vigilancia dependiente automática (ADS).** Técnica de vigilancia que permite a las aeronaves proporcionar automáticamente, mediante enlace de datos, aquellos datos extraídos de sus sistemas de navegación y determinación de la posición instalados a bordo, lo que incluye la identificación de la aeronave, su posición en cuatro dimensiones y otros datos adicionales, de ser apropiado.
4. **Acuerdo para la vigilancia dependiente automática (ADS).** Plan de notificación de ADS que establece las condiciones de notificación de datos de ADS (es decir, los datos que los ATS o la dependencia de control necesitan y la frecuencia de las notificaciones de ADS sobre las cuales se deberá llegar a un acuerdo antes de prestar los servicios de ADS).
5. **Vigilancia dependiente automática: radiodifusión (ADS-B).** Medio por el que una aeronave, vehículos del aeródromo y otros objetos pueden transmitir y recibir datos automáticamente, como datos de identificación, posición y otros, según corresponda, en modalidad de radiotransmisión por medio de un enlace de datos.
6. **Vigilancia dependiente automática: contrato (ADS-C).** Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave intercambiar los términos de un acuerdo de ADS-C, por un enlace de datos, y que especifica las condiciones en que han de iniciarse los informes de ADS-C, así como los datos que deben figurar en estos.

Nota: El término abreviado “contrato ADS” se suele usar para referirse a un contrato ADS para un suceso, contrato ADS de demanda, contrato ADS periódico o modo de emergencia.

1. **Vigilancia dependiente automática: contrato (ADS-C).** Plan de notificación que establece las condiciones de notificación de datos de ADS-C (es decir, los datos que la dependencia de ATS necesita y la frecuencia de las notificaciones de ADS-C sobre las cuales se deberá llegar a un acuerdo antes usar el ADS-C para prestar ADS).

Nota: Los términos del acuerdo se intercambiarán entre el sistema terrestre y la aeronave por medio de un contrato o de una serie de contratos.

1. **Registrador de vuelo de desprendimiento automático (ADFR).** Una combinación de registrador de vuelo que se instala en la aeronave y que se puede desprender automáticamente

Nota: Puede incluir la grabadora de voz de la cabina del piloto o el registrador de datos de vuelo.

1. **Asesor de medicina aeronáutica.** Médico designado por la Autoridad otorgadora de licencias cualificado, con experiencia en el ejercicio de la medicina aeronáutica y competente en la evaluación y determinación de problemas médicos de importancia para la seguridad de los vuelos.
2. **Examinador médico del personal aeronáutico.** Médico con formación en medicina aeronáutica y conocimientos y experiencia prácticos del entorno de la aviación, designado por la Autoridad para realizar los exámenes médicos de aptitud de los solicitantes de licencias o habilitaciones para las cuales se prescriben requisitos médicos.
3. **Globo.** Aeróstato no propulsado por motor.
4. **Cartel publicitario.** Medio de publicidad sostenido por un armazón temporal instalado en el exterior de la aeronave y remolcado en la parte posterior de esta.
5. **Detección de comportamiento.** En un entorno de seguridad de la aviación, la aplicación de técnicas que implican el reconocimiento de características conductuales, entre otras, indicios psicológicos o gestos que indican un comportamiento anómalo, para identificar a las personas que pueden representar una amenaza para la aviación civil.
6. **Miembro de la tripulación de cabina.** Miembro de la tripulación que, en aras de la seguridad de los pasajeros, desempeña las obligaciones que le asigna el explotador o el PIC de la aeronave, pero que no deberá actuar como miembro de la tripulación de vuelo.

Nota: La tripulación de cabina puede contar con la licencia de la Autoridad o no.

1. **Día calendario.** Período transcurrido, en tiempo universal coordinado o tiempo local, que empieza a medianoche y termina 24 horas después a la medianoche siguiente.
2. **Mes calendario.** Período de un mes que comienza y termina en las fechas convencionalmente aceptadas como las que marcan el comienzo y el final de un mes numerado (por ejemplo, desde el 1° de enero hasta el 31 de enero en el calendario gregoriano).
3. **Año calendario.** Período de un año que comienza y termina en las fechas convencionalmente aceptadas como las que marcan el comienzo y el final de un año numerado (por ejemplo. desde el 1° de enero hasta el 31 de diciembre en el calendario gregoriano).
4. **Calibración.** Serie de operaciones, efectuadas de conformidad con un procedimiento determinado documentado que compara la medición realizada con un dispositivo de medición o norma de trabajo con una oficina de pesas y medidas reconocida a fin de detectar y notificar o eliminar errores de ajuste en el dispositivo de medición, norma de trabajo o producto aeronáutico sometido a prueba.
5. **Carga.** Bienes que se transportan en una aeronave, a excepción del correo, las provisiones y el equipaje acompañado o extraviado.
6. **Aeronave de carga.** Toda aeronave que transporta mercancía o bienes tangibles pero no pasajeros. En este contexto, estas personas no se consideran pasajeros:
   * + 1. miembro de la tripulación
       2. un empleado del explotador autorizado por las instrucciones que figuran en el OM y que es transportado de conformidad con estas
       3. un representante autorizado de una Autoridad
       4. una persona con obligaciones relacionadas con un envío particular a bordo.
7. **Causas.** Respecto a un accidente o incidente de aeronave, las acciones, omisiones, sucesos o condiciones, o un conjunto de estos, que dan lugar al accidente o incidente.
8. **Techo de nubes; techo.** Altura sobre la tierra o el agua de la base de la capa más baja de nubes inferior a 6.000 metros (20.000 pies) y que cubre más de la mitad del cielo.
9. **Certificado de aeronavegabilidad.** Certificado que expide el Estado de matrícula cuando una aeronave se considera apta y segura para volar y de conformidad con el diseño del tipo aprobado por el Estado de diseño y mantenida de acuerdo con los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del Estado de matrícula.

Nota: La definición de certificado de aeronavegabilidad se redactó principalmente usando la definición de Transport Canada con material adicional de la OACI.

1. **Certificar la aeronavegabilidad.** El acto de concluir una aprobación para volver al servicio, que lleva a cabo una persona debidamente autorizada después del mantenimiento, revisión general, modificación, reparación o inspección de una aeronave o un producto aeronáutico, mediante el cual la aeronave o la pieza aeronáutica se autoriza para uso en vuelo porque cumple los requisitos del certificado de aeronavegabilidad de [ESTADO].
2. **Personal certificador.** Personal autorizado por el AMO de conformidad con un procedimiento aceptable para la Autoridad con el objeto de aprobar que las aeronaves o los productos aeronáuticos vuelvan al servicio.
3. **Punto de cambio.** El punto en el cual se prevé que una aeronave que navega en el segmento de una ruta ATC o ATS, definido por referencia a los radiofaros omnidireccionales de muy alta frecuencia, transferirá su referencia de navegación primaria de la instalación detrás de la aeronave a la siguiente instalación delante de la aeronave.

Nota: Los puntos de cambio se establecen para proporcionar el mejor equilibrio con respecto a la fuerza y calidad de la señal entre instalaciones en todos los niveles que se vayan a usar, y para asegurar una fuente común de guía en acimut para todas las aeronaves que operan a lo largo de la misma parte de un segmento de ruta.

1. **Inspector.** Persona calificada y autorizada por la Autoridad para evaluar ya sea a la tripulación de vuelo del titular del AOC (pilotos, ingenieros de vuelo o aeronavegantes), a la tripulación de cabina o al encargado de las operaciones de vuelo. Los términos que se pueden emplear para describir a esta persona, según sus responsabilidades, son: piloto inspector, ingeniero de vuelo inspector, aeronavegante inspector, miembro de la tripulación de cabina inspector y oficial de operaciones de vuelo inspector. Los inspectores de la tripulación de vuelo pueden estar autorizados además para hacer inspecciones en aeronaves o simuladores, según se define a continuación.
   * + 1. **Inspector (aeronave).** Persona cualificada y autorizada por la Autoridad para evaluar a la tripulación de vuelo de un titular de AOC específico en una aeronave o en un FSTD de un tipo determinado de aeronave.
       2. **Inspector (simulador).** Persona cualificada y autorizada por la Autoridad para evaluar a la tripulación de vuelo de un titular de AOC específico pero exclusivamente en un FSTD de un tipo determinado de aeronave.
2. **Ciudadano de [ESTADO].** Se refiere a una de las siguientes:
   * + 1. Persona que es ciudadana de [ESTADO];
       2. Sociedad en la cual cada miembro que la constituye es ciudadano de [ESTADO]; o
       3. Corporación o asociación establecida o autorizada de conformidad con las leyes de [ESTADO].
3. **Aeronave civil.** Toda aeronave que no sea estatal o pública.
4. **Aviación civil.** Operación que realiza toda aeronave civil con el propósito de efectuar operaciones generales de aviación, trabajo aéreo u operaciones de transporte aéreo comercial.
5. **Límite de autorización.** Punto hasta el cual se concede a una aeronave una autorización del ATC.
6. **Sistema registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CARS).** Dispositivo que utiliza una combinación de micrófonos y otras entradas de audio y digitales para recoger y grabar el entorno sonoro de la cabina de vuelo y las comunicaciones con los pilotos, de ellos y entre ellos. Fuente: Última edición de EUROCAE ED-155, *Especificación de las normas de performance mínima operacional para sistemas registradores de vuelo livianos*, párrafo 1-1.5.1.
7. **Sistema de visibilidad combinada (CVS).** Sistema para mostrar las imágenes provenientes de una combinación de un EVS y un SVS.
8. **Enlace de mando y control (C2).** Enlace de datos entre la RPA y RPS con el fin de manejar el vuelo.
9. **Operación de transporte aéreo comercial.** Operación de aeronave que supone el transporte público de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.
10. **Marca común.** Marca asignada por la OACI a la autoridad de registro de marca común que matricula las aeronaves de un organismo internacional de explotación en un registro que no sea nacional.

Nota: Todas las aeronaves de un organismo internacional de explotación que estén matriculadas en un registro que no sea nacional llevarán la misma marca común.

1. **Autoridad de registro de marca común.** Autoridad que mantiene el registro no nacional o, cuando corresponda, la parte de este en la que se inscriben las aeronaves de un organismo internacional de explotación.
2. **Materiales de la compañía (COMAT).** Material del explotador que se transporta en sus aeronaves para los fines particulares de ese explotador.
3. **Competencia.** Combinación de pericia, conocimientos y actitudes requeridos para desempeñar una tarea conforme a la norma prescrita.
4. **Capacitación y evaluación basadas en la competencia.** Capacitación y evaluación que se caracterizan por estar orientadas hacia la performance, por hacer hincapié en las normas de performance y medirlas, así como por elaborar la capacitación según normas de performance específicas.

Nota: Este proceso de capacitación deriva de un análisis de trabajos y tareas y se centra en el logro de normas bien definidas con referencia a la performance en lugar de programas de capacitación que se centran solo en adquirir los niveles prescritos de experiencia.

1. **Elemento de competencia.** Acción que constituye una tarea con un suceso desencadenante y un suceso de terminación que definen claramente sus límites, así como un resultado observable.
2. **Unidad de competencia.** Función discreta que consiste en varios elementos de competencia.
3. **Avión complejo.** Avión que tiene tren de aterrizaje retráctil, flaps y una hélice de paso controlable; o en el caso de un hidroavión, flaps y una hélice de paso controlable.
4. **Compósito/material compuesto.** Materiales estructurales hechos de sustancias como madera, metal, cerámica, plástico, materiales reforzados con fibra, grafito, boro o epoxi, con agentes de refuerzo incorporados que pueden filamentos, láminas, polvos o escamas de un material diferente.
5. **Sistema de computadora.** Todo sistema electrónico o automatizado capaz de recibir, almacenar y procesar datos externos y de transmitir y presentar esos datos de forma utilizable para lograr una función específica.
6. **Configuración (aplicada al avión).** Combinación especial de las posiciones de los elementos móviles, tales como flaps, tren de aterrizaje, etc., que inciden en las características aerodinámicas del avión.
7. **Lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL).** Lista establecida por la organización responsable del diseño de tipo con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran las partes exteriores de un tipo de aeronave que pueden faltar al inicio de un vuelo y que incluye, de ser necesario, toda información sobre las limitaciones de operación y corrección de la performance.
8. **Área congestionada.** Ciudad, aldea o poblado, o una reunión de personas al aire libre.
9. **Ambiente hostil congestionado.** Ambiente hostil dentro de una zona congestionada.
10. **Envío.** Uno o más bultos de mercancías peligrosas que un explotador acepta de un expedidor a la vez y en un mismo domicilio, recibidos en un solo lote y despachados a un mismo consignatario a la misma dirección de destino.
11. **Pista contaminada.**[[3]](#footnote-4) Una pista se contamina cuando un tramo considerable de su superficie (ubicado o no en zonas aisladas) comprendido en la longitud y el ancho de uso está cubierto por una o más de las sustancias enumeradas en los descriptores de condiciones de la superficie de una pista.
12. **Mantenimiento de la aeronavegabilidad.** Conjunto de procesos por medio de los cuales una aeronave o un producto aeronáutico cumple los requisitos de aeronavegabilidad aplicables y permanece en condiciones de operación segura durante toda su vida útil.
13. **Programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad.** Programa de mantenimiento aprobado por el Estado de matrícula.
14. **Registros del mantenimiento de la aeronavegabilidad.** Registros relacionados con el mantenimiento de aeronavegabilidad de una aeronave o un producto aeronáutico.
15. **Aproximación final con descenso continuo (CDFA).** Técnica compatible con los procedimientos para la aproximación estabilizada para volar el segmento de aproximación final de un IAP que no es de precisión como un descenso continuo, sin nivelación, desde una altitud o altura igual o superior a la altitud o altura de aproximación final hasta un punto a 15 m (50 pies) aproximadamente por encima del umbral de la pista de aterrizaje o el punto en el que se debe iniciar la maniobra de enderezamiento para el tipo de aeronave que se vuela.
16. **Estado contratante.** Estado signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).
17. **Área de control.** Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre la Tierra.
18. **Zona de control.** Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.
19. **Aeródromo controlado.** Aeródromo en el que se facilita servicio de ATC para el tránsito de aeródromo.
20. **Espacio aéreo controlado.** Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se brinda el servicio de control de tránsito aéreo de acuerdo con la clasificación del espacio aéreo.

Nota: Espacio aéreo controlado es una expresión genérica que abarca las Clases A, B, C, D y E del espacio aéreo ATC o ATS como se describe en el Anexo 11: 2.6.

1. **Vuelo controlado.** Todo vuelo sujeto a una autorización del ATC.
2. **Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT).** Ocurre cuando una aeronave aeronavegable en vuelo, bajo el control de un piloto cualificado, sufre un impacto contra el terreno, agua o un obstáculo sin que el piloto tenga conocimiento suficiente de la colisión inminente.
3. **Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC).** Comunicación entre el controlador y el piloto por medio de un enlace de datos para las comunicaciones ATC.
4. **Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).** El Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en 1944 y en vigor desde 1947. Los artículos del Convenio de Chicago rigen las acciones de los Estados contratantes en materia de aviación civil internacional directamente y por medio de los Anexos del Convenio de Chicago, los cuales establecen las SARP de la OACI.
5. **Conversión.** Conversión es la medida adoptada por [ESTADO] en la expedición de su propia licencia basándose en una licencia expedida por otro Estado contratante para el uso con una aeronave matriculada en [ESTADO].
6. **Copiloto (CP).** Piloto con licencia que presta servicios de pilotaje de cualquier tipo que no sea PIC, pero sin incluir a un piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.
7. **Aviación corporativa.** La explotación o el uso no comercial de una aeronave por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como ayuda a la conducción del negocio de la empresa, operado por piloto(s) profesional(es) empleado(s) para volar la aeronave.
8. **Curso.** Programa de capacitación que permite impartir conocimientos, aptitudes o competencias en un ámbito o en una materia en particular, o mantener las cualificaciones actuales.
9. **Material didáctico.** Material de capacitación elaborado para cada curso o plan de estudios que incluye planes de lecciones y otros materiales, como: programas de software de computadora, programas audiovisuales, libros de trabajo y folletos.
10. **Crédito.** Reconocimiento de medios alternativos o calificaciones anteriores.
11. **Miembro de la tripulación.** Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo durante el período de servicio de vuelo.
12. **Gestión de los recursos de la tripulación.** Programa diseñado para mejorar la seguridad de las operaciones de vuelo mediante el uso seguro, eficiente y eficaz de recursos humanos, hardware e información mediante una mejor comunicación con la tripulación y coordinación de esta última.
13. **Motor crítico.** Motor cuya falla perjudicaría más la performance o las características de manejo de una aeronave.
14. **Fases críticas de vuelo.** Partes de las operaciones relacionadas con el rodaje, despegue y aterrizaje, y todas las operaciones de vuelo por debajo de los 3.050 m (10.000 pies), excepto los vuelos de crucero.
15. **Grupo motor crítico.** Grupo motor cuya falla perjudica al máximo las características de la aeronave relacionadas con el caso en cuestión.

Nota: En algunas aeronaves puede haber más de un grupo motor igualmente crítico. En ese caso, la frase “el grupo motor crítico” se refiere a uno de esos grupos motores críticos.

1. **Travesía.** Vuelo entre un punto de partida y un punto de llegada después de una ruta planificada de antemano utilizando procedimientos normalizados de navegación.
2. **Tiempo de travesía.** Tiempo que pasa un piloto en vuelo en una aeronave, que incluye aterrizar en un punto distinto al de salida y, con el propósito de cumplir con los requisitos de travesía para obtener una PPL (excepto para una habilitación de giroavión), una CPL o una habilitación de vuelo por instrumentos, comprende un aterrizaje en un aeródromo que deberá estar situado a una distancia en línea recta de más de 50 millas náuticas del punto original de salida.
3. **Ascenso en crucero.** Técnica de crucero de un avión que supone un incremento neto de altitud a medida que disminuye la masa del avión.
4. **Piloto de relevo en crucero.** Miembro de la tripulación de vuelo asignado a desempeñar tareas de piloto durante un vuelo de crucero a fin de permitir que el PIC o el CP tomen un descanso planificado.
5. **Nivel de crucero.** Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.
6. **Plan de vuelo actualizado; plan de vuelo actual.** Plan de vuelo, incluidas las modificaciones, si las hay, que emana de incorporar las autorizaciones posteriores.
7. **Plan de estudios.** Serie de cursos en un ámbito de especialización que se ofrece como parte de un programa de instrucción.
8. **Zona peligrosa.** Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual puede haber, en determinados momentos, actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.
9. **Mercancías peligrosas.** Objetos o sustancias que pueden constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente, y que figuran en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o que están clasificados conforme a estas.

Nota 1: Véase la definición de Instrucciones Técnicas más adelante.

Nota 2: Las mercancías peligrosas se clasifican en el Capítulo 3 del Anexo 18 de la OACI, Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

1. **Accidente imputable a mercancías peligrosas.** Un suceso atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionado con este que causa lesiones mortales o graves a alguna persona o daños considerables a la propiedad o al medio ambiente.

*Nota: Véase la definición de Instrucciones Técnicas más adelante.*

1. **Incidente imputable a mercancías peligrosas.** Un suceso atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionado con este, a excepción de un accidente imputable a mercancías peligrosas, que no ocurre necesariamente a bordo de alguna aeronave y que causa lesiones a alguna persona, daños a la propiedad o al medio ambiente, incendio, ruptura, derramamiento, fugas de líquidos o radiación u otra señal de que no se mantuvo la integridad del embalaje. También se considera incidente imputable a mercancías peligrosas todo suceso relacionado con el transporte de mercancías peligrosas que ponga en peligro a la aeronave o a sus ocupantes.

*Nota: Véase la definición de Instrucciones Técnicas más adelante.*

1. **Documento de transporte de mercancías peligrosas.** Documento especificado por las Instrucciones Técnicas. Lo completa la persona que ofrece mercancías peligrosas para transporte aéreo y contiene información acerca de dichas mercancías. El documento lleva una declaración firmada que indica que las mercancías peligrosas se han descrito de manera completa y exacta con sus nombres correctos de envío y números de las Naciones Unidas (si se les han asignado) y que se han clasificado, embalado, marcado y etiquetado correctamente y están en condiciones apropiadas para su transporte.

Nota: Véase la definición de Instrucciones Técnicas más adelante.

1. **Comunicaciones por enlace de datos.** Forma de comunicación destinada al intercambio de mensajes mediante enlace de datos.
2. **Sistema registrador por enlace de datos.** Dispositivo controlado directa o indirectamente que registra los mensajes por los que se autoriza la ruta de vuelo de una aeronave y que comunica dichos mensajes por un enlace de datos digitales en lugar de por una comunicación de voz. Fuente: Última edición de EUROCAE ED-155, *Especificación de las normas de performance mínima operacional para sistemas registradores de vuelo livianos*, párrafo 1-1.5.1.
3. **Transporte de traslado.** Tiempo a bordo de una aeronave (a insistencia del titular de AOC) durante el traslado desde o hasta la estación local de un miembro de la tripulación.
4. **Altitud de decisión (DA) o altura de decisión (DH).** Altitud o altura especificada en una operación de aproximación por instrumentos en 3D en la cual se deberá iniciar una maniobra de aproximación frustrada si no se ha establecido la referencia visual requerida para continuar la aproximación.

Nota 1: La referencia de la DA es el MSL, y la de la DH es la elevación del umbral.

Nota 2: La referencia visual requerida se refiere a la sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el piloto pueda hacer una evaluación de la posición y la rapidez del cambio de posición de la aeronave respecto de la trayectoria de vuelo deseada. En las operaciones de CAT III con una DH, la referencia visual requerida es aquella especificada para el procedimiento y la operación particulares.

Nota 3: Cuando se utilicen estas dos expresiones, pueden citarse convenientemente como “altitud/altura de decisión” y abreviarse en la forma “DA/H”.

1. **Punto definido después del despegue (DPATO).** Punto entre las fases de despegue y de ascenso inicial antes del cual no se asegura la capacidad del helicóptero de clase de performance 2 de continuar el vuelo en condiciones de seguridad, con un motor inactivo, y en el que puede ser necesario realizar un aterrizaje forzoso.
2. **Punto definido antes del aterrizaje (DPBL).** Punto entre las fases de aproximación y aterrizaje después del cual no se asegura la capacidad del helicóptero de clase de performance 2 de continuar el vuelo en condiciones de seguridad, con un motor inactivo, y en el que puede ser necesario realizar un aterrizaje forzoso.
3. **Masa máxima de aterrizaje.** Masa máxima de la aeronave que, desde el punto de vista del diseño estructural, se supone que tendrá al aterrizar.
4. **Masa máxima de despegue.** Masa máxima de la aeronave que, desde el punto de vista del diseño estructural, se supone que tendrá al comenzar el despegue.
5. **Masa máxima de rodaje.** Masa máxima de la aeronave que, desde el punto de vista del diseño estructural, se supone que tendrá mientras se la utilice en el suelo antes de iniciar el despegue.
6. **Examinador designado.** Toda persona designada por la Autoridad para actuar como representante de esta para el examen, la inspección y la prueba de personas con el fin de expedir licencias, habilitaciones o certificados.
7. **Operador postal designado.** Toda entidad gubernamental o no gubernamental designada oficialmente por un país miembro de la UPU para prestar servicios postales y cumplir las obligaciones conexas que surjan en virtud de las actas del Convenio de la UPU en su territorio.
8. **Detectar y evitar.** La capacidad de ver, captar o detectar tráfico en conflicto u otros peligros y tomar la medida apropiada.
9. **Directamente a cargo.** En lo que se refiere a un AMO en la Parte 6 del presente reglamento, persona que tiene la debida licencia y la responsabilidad del trabajo de un AMO que efectúa el mantenimiento, revisión general, modificación, reparación, inspección u otras funciones que afectan la aeronavegabilidad de una aeronave. La persona directamente a cargo no necesariamente tiene que observar ni dirigir físicamente a cada trabajador constantemente, sino que debe estar disponible para ser consultada sobre asuntos que requieran instrucciones o decisiones de una autoridad superior.
10. **Director.** DCA nombrado según la Ley de Seguridad de la Aviación Civil de [ESTADO].
11. **Daño de fuente discreta.** Daño estructural del avión que probablemente se deba a un choque con un ave, una falla no contenida de los álabes de la turbina, una falla no contenida del motor, una falla no contenida de un mecanismo giratorio de alta energía o causas similares.
12. **Pasajero perturbador.** Pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeródromo o a bordo de una aeronave, ni sigue las instrucciones del personal del aeródromo o de los miembros de la tripulación y trastorna con ello el debido orden y la disciplina en ese aeródromo o a bordo de la aeronave.
13. **Arrendamiento sin tripulación.** Aeronave arrendada sin tripulación.
14. **Pista seca.** Una pista se considera seca si la superficie no tiene humedad visible y si la zona de uso previsto no está contaminada.
15. **Tiempo de instrucción con doble mando.** Tiempo de vuelo durante el cual una persona recibe la instrucción de vuelo que le imparte un piloto debidamente autorizado a bordo de la aeronave.
16. **Tiempo de instrucción con doble mando.**[[4]](#footnote-5)Tiempo de vuelo durante el cual una persona recibe la instrucción de vuelo que imparte un piloto debidamente autorizado a bordo de la aeronave o de un piloto debidamente autorizado a distancia que usa la RPS durante el vuelo de una RPA.
17. **Servicio.** Toda tarea que los miembros de la tripulación de vuelo o cabina deban realizar según lo exija el explotador aéreo, por ejemplo, servicio en vuelo, tareas administrativas, capacitación, posicionamiento y tiempo de reserva cuando sea probable que afecte la fatiga.
18. **Período de servicio.** En lo que se refiere a un explotador de servicios aéreos, período que empieza cuando un explotador exige a un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina que se presente a trabajar o que comience su servicio, y termina cuando la persona queda libre de esas obligaciones.
19. **Tiempo de servicio.** El tiempo total a partir del momento en que una persona especificada en el presente reglamento empieza, inmediatamente después de un período de descanso, un trabajo en nombre del explotador, hasta que esa persona queda libre de las restricciones relacionadas con ese trabajo.
20. **Veneno económico.** Toda sustancia o mezcla de sustancias destinadas a:
    * + 1. Prevenir, destruir, repeler o mitigar los efectos nocivos de cualquier insecto, roedor, nematodo, hongo, mala hierba y otras formas de vida vegetal o animal o virus, a excepción de los virus que se encuentran en el exterior o dentro de seres humanos u otros animales vivos, que [ESTADO] pueda declarar que constituyen una plaga; o
        2. Emplearse como reguladoras, defoliadoras o desecadoras de plantas.
21. **Longitud efectiva de la pista.** Distancia para aterrizaje que va desde el punto en que el plano de franqueamiento de obstáculos asociado con el extremo de aproximación de la pista cruza la línea central de la pista hasta el extremo lejano.
22. **Maletín de vuelo electrónico (EFB).** Sistema de información electrónico que comprende el equipo y las aplicaciones para la tripulación de vuelo y que permite almacenar, actualizar, presentar y procesar las funciones del EFB para ayudar en las operaciones u obligaciones de vuelo.
23. **Helipuerto elevado.** Helipuerto emplazado sobre una estructura terrestre elevada.
24. **Transmisor de localización de emergencia (ELT).** Término genérico que describe el equipo que transmite señales distintivas en frecuencias designadas y que, según la aplicación, se puede activar automáticamente por impacto o de forma manual. Existen los siguientes tipos de ELT:
    * + 1. **ELT fijo automático (ELT[AF]).** ELT de activación automática que se instala permanentemente en la aeronave.
        2. **ELT portátil automático (ELT[AP]).** ELT de activación automática que se instala firmemente en la aeronave, pero que se puede desmontar de esta con facilidad.
        3. **ELT de desprendimiento automático (ELT(AD)).** ELT que se instala firmemente en la aeronave y se despliega y activa automáticamente por impacto y, en algunos casos, por acción de sensores hidrostáticos. También puede desprenderse manualmente.
        4. **ELT de supervivencia (ELT[S]).** ELT que se puede desmontar de la aeronave y se guarda de manera que esté listo para usarse en caso de emergencia y para ser activado manualmente por los sobrevivientes.
25. **Motor.** Unidad que se utiliza o se tiene la intención de utilizar para propulsar una aeronave. Consta, como mínimo, de los componentes y equipos necesarios para el funcionamiento y control, con excepción de la hélice (si corresponde).
26. **Sistema mejorado de advertencia de proximidad al suelo (EGPWS).** Sistema de advertencia con función frontal que utiliza datos sobre el suelo para evitar el impacto contra este.
27. **Sistema de visión mejorada (EVS).** Sistema para mostrar imágenes electrónicas en tiempo real de la escena externa logradas a través del uso de sensores de imágenes.

Nota: El EVS no incluye sistemas generadores de imágenes de visión nocturna.

1. **Fase en ruta.** Parte del vuelo comprendida desde el final del despegue y la fase de ascenso inicial hasta el inicio de la aproximación y la fase de aterrizaje.

Nota: Cuando no se puede asegurar visualmente un franqueamiento de obstáculos suficiente, los vuelos se deben planificar de manera que se asegure el franqueamiento de obstáculos con un margen apropiado. En caso de falla del motor crítico, los explotadores tal vez deban adoptar procedimientos alternativos.

1. **Sistema equivalente de mantenimiento.** El titular de un AOC puede realizar actividades de mantenimiento mediante un acuerdo con un AMO o puede realizar su propio mantenimiento, revisión general, modificación, reparación o inspecciones siempre que el sistema de mantenimiento del titular de AOC esté aprobado por la Autoridad y sea equivalente al de un AMO, con la salvedad de que la aprobación para que una aeronave o un producto aeronáutico vuelva a servicio deberá otorgarla un AMT o ARS con la debida licencia de conformidad con la Parte 2 del presente reglamento, según corresponda.
2. **Error.** En relación con la tripulación de vuelo, acción u omisión por parte de esta que da lugar a desvíos de las intenciones o expectativas de organización o de la tripulación de vuelo.
3. **Manejo de errores.** Proceso para detectar errores y responder a estos con contramedidas que reduzcan o eliminen sus consecuencias y disminuyan la posibilidad de que se produzca un error o un estado no deseado.

Nota: Véase una descripción de estados no deseados en el Adjunto C de la Parte II, Capítulo 1 del Documento 9868 de la OACI, Procedimientos para los servicios de navegación aérea: Instrucción (PANS-TRG); y la Circular 314 de la OACI, Manejo de amenazas y errores (TEM) en el control del tránsito aéreo.

1. **Hora fuera de calzas prevista.** Hora estimada en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.
2. **Hora prevista de llegada.** En los vuelos IFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre un punto designado, definido por referencia a las ayudas a la navegación, a partir del cual se iniciará un IAP o, si el aeródromo no está equipado con dichas ayudas, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el aeródromo. Para los vuelos VFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre el aeródromo.
3. **Examinador.** Toda persona designada por la Autoridad para actuar como representante de esta en el examen, la inspección y la prueba de personas y aeronaves con el propósito de expedir licencias, habilitaciones y certificados.
4. **Excepción.** En lo que se refiere a las mercancías peligrosas de la Parte 9 del presente reglamento, una disposición del Anexo 18 de la OACI que excluye un artículo específico de mercancías peligrosas de los estándares normalmente aplicables a dicho artículo.
5. **Hora prevista de aproximación.** Hora a la que el ATC prevé que una aeronave que llega, tras haber sufrido una demora, saldrá del punto de espera para completar la aproximación y aterrizar.

Nota: La hora a que efectivamente salga del punto de espera dependerá de cuándo se autorice la aproximación.

1. **Operaciones con tiempo extendido de desviación (EDTO).** Toda operación de un avión con dos o más turbinas en la cual el tiempo de desviación a un aeródromo de alternativa en ruta es mayor que el umbral de tiempo establecido por el Estado del explotador.
2. **Combustible crítico para las operaciones con tiempo extendido de desviación (EDTO).** Cantidad de combustible necesaria para volar hacia un aeródromo de alternativa en ruta considerando, en el punto más crítico de la ruta, la falla más limitante del sistema.
3. **Sistema importante para las operaciones con tiempo extendido de desviación (EDTO).** Sistema de avión cuya falla o degradación podría perjudicar la seguridad específica de un vuelo con EDTO, o cuyo funcionamiento ininterrumpido es especialmente importante para la seguridad del vuelo y el aterrizaje del avión durante una desviación con EDTO.
4. **Vuelo prolongado sobre el agua.** Vuelo operado sobre el agua a una distancia de más de 93 km (50 MN) o 30 minutos a una velocidad normal de crucero, el que sea menor, alejado de terreno adecuado para hacer un aterrizaje de emergencia.
5. **Operación prolongada sobre el agua.** Respecto a aeronaves que no sean helicópteros, operación sobre el agua a una distancia horizontal de más de 50 MN desde la costa más cercana; y respecto a helicópteros, operación sobre el agua a una distancia horizontal de más de 50 MN desde la costa más cercana y más de 50 MN desde una estructura de helipuerto mar adentro.
6. **Instalación.** Planta física, como terrenos, edificios y equipos, que brinda un medio para que una entidad aprobada o certificada realice las actividades aprobadas por la Autoridad.
7. **Coeficiente de seguridad.** Factor de diseño que se usa para contemplar la posibilidad de que haya cargas superiores a las supuestas, así como incertidumbres de diseño y fabricación.
8. **Lesión mortal.** En relación con un accidente de aeronave, toda lesión que ocasione la muerte en los 30 días posteriores al accidente.
9. **Fatiga.** Estado fisiológico de capacidad mental o física reducida por la falta de sueño, un estado de vigilia prolongado, la fase circadiana o la carga de trabajo (actividad mental o física, o ambas) que puede perjudicar el estado de alerta de una persona y su capacidad de desempeñar las funciones operativas relacionadas con la seguridad.
10. **Sistema de gestión de los riesgos asociados a la fatiga (FRMS).** Medio controlado por datos para la vigilancia y el manejo continuos de los riesgos para la seguridad por fatiga que se basa en principios y conocimientos científicos, así como en la experiencia operacional, con el objetivo de garantizar que el personal se desempeñe a un nivel adecuado de alerta.
11. **Plan de vuelo presentado.** Plan de vuelo, tal como fue presentado a la dependencia de ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio posterior.
12. **Zona de aproximación final y despegue (FATO).** Área definida en la que termina la fase final de la maniobra de aproximación hasta el vuelo estacionario o el aterrizaje y a partir de la cual empieza la maniobra de despegue. Cuando la FATO esté destinada a helicópteros de la Clase de performance 1, el área definida comprenderá el área de despegue interrumpido disponible.
13. **Tramo de aproximación final (FAS).** Fase de un IAP en la que se ejecutan la alineación y el descenso para aterrizar.
14. **Hallazgo.** Conclusión del personal auditor que demuestra la falta de conformidad con una norma específica.
15. **Incombustible.** La capacidad de soportar la aplicación de calor producido por una llama por un período de 15 minutos.

Nota: Las características de una llama aceptable se pueden consultar en la ISO 2685, Aircraft **–** Environmental test procedure for airborne equipment **–** Resistance to fire in designated fire zones (Aeronaves - Procedimiento de prueba ambiental para equipos de a bordo - Resistencia al fuego en las zonas de fuego designados).

1. **Material incombustible.** Material capaz de resistir el calor tan bien como el acero o mejor que este, cuando las dimensiones en ambos casos son apropiadas para un fin determinado.
2. **Resistente al fuego.** La capacidad de soportar la aplicación de calor producido por una llama por un período de 5 minutos.

Nota: Las características de una llama aceptable se pueden consultar en la ISO 2685, Aircraft **–** Environmental test procedure for airborne equipment **–** Resistance to fire in designated fire zones (Aeronaves - Procedimiento de prueba ambiental para equipos de a bordo - Resistencia al fuego en las zonas de fuego designados).

1. **Miembro de la tripulación de vuelo.** Miembro de la tripulación con licencia a quien se le asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.
2. **Análisis de datos de vuelo.** Proceso para analizar los datos de vuelo registrados a fin de mejorar la seguridad de las operaciones de vuelo.
3. **Período de servicio de vuelo.** Período que comienza cuando un miembro de la tripulación de vuelo o cabina debe presentarse a su trabajo que incluye un vuelo o una serie de vuelos y que termina cuando la aeronave se detiene y se apagan los motores al final del último vuelo en que esa persona es miembro de la tripulación.
4. **Centro de información de vuelo.** Dependencia establecida para brindar los servicios de información de vuelo y de alerta.
5. **Región de información de vuelo.** Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.
6. **Servicio de información de vuelo.** Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.
7. **Nivel de vuelo.** Superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1.013,2 hectopascales (hPa), y separada de otras superficies por intervalos de presión específicos.
8. **Manual de vuelo.** Manual relacionado con el certificado de aeronavegabilidad que contiene las limitaciones dentro de las cuales la aeronave se debe considerar aeronavegable, así como las instrucciones e información que necesitan los miembros de la tripulación de vuelo para la operación segura de la aeronave.
9. **Encargado de las operaciones de vuelo/despachador de vuelo.** Persona, con o sin licencia, designada por el explotador para ocuparse del control y la supervisión de las operaciones de vuelo, que está debidamente cualificada de conformidad con el Anexo 1 de la OACI y que ayuda, brinda información o asiste al PIC para realizar un vuelo seguro.
10. **Plan de vuelo.** Información detallada que se proporciona a las dependencias de ATS en relación con un vuelo previsto o con parte del vuelo de una aeronave.
11. **Registrador de vuelo.** Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.
12. **Vuelo(s).** Período desde el despegue hasta el aterrizaje.
13. **Sistema de documentos de seguridad de vuelo.** Conjunto de documentación interrelacionada establecida por el explotador, en el cual se recopila y organiza la información necesaria para las operaciones de vuelo y en tierra que contiene, como mínimo, el MO y el MCM del explotador.
14. **Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (FSTD).**[[5]](#footnote-6) Cualquiera de los tres tipos de aparatos que se mencionan a continuación en los que se simulan condiciones de vuelo en tierra:
    * + 1. **Simulador de vuelo.** Proporciona una representación exacta de la cabina de vuelo de un tipo particular de aeronave, hasta el punto en que simula de forma realista las funciones de control de los sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo; el ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo; y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.
        2. **Entrenador para procedimientos de vuelo.** Reproduce un ambiente realista de la cabina de vuelo y simula las respuestas de los instrumentos, las funciones simples de control de los sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc. de a bordo, así como la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.
        3. **Entrenador básico de vuelo por instrumentos.** Equipado con los instrumentos apropiados, simula el ambiente de la cabina de vuelo de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumentos.
15. **Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (FSTD).**[[6]](#footnote-7)Cualquiera de los tres tipos de aparatos que se mencionan a continuación en los que se simulan condiciones de vuelo en tierra:
    * + 1. **Simulador de vuelo.** Proporciona una representación exacta de la cabina de vuelo de un tipo particular de aeronave o una representación precisa del RPAS hasta el punto en que simula de forma realista las funciones de control de los sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo, así como la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.
        2. **Entrenador para procedimientos de vuelo.** Reproduce un ambiente realista de la cabina de vuelo o del RPAS y simula las respuestas de los instrumentos; las funciones simples de control de los sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc. de a bordo; y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.
        3. **Entrenador básico de vuelo por instrumentos.** Equipado con los instrumentos apropiados, simula el ambiente de la cabina de vuelo de una aeronave en vuelo o del RPAS en condiciones de vuelo por instrumentos.
16. **Simulador de vuelo.** Véase dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (FSTD).
17. **Categoría del vuelo.** Indicación de que una aeronave determinada necesita o no un manejo especial por parte de las dependencias de ATS.
18. **Tiempo de vuelo.** Período que comienza cuando una aeronave se mueve por su propio impulso para volar y termina cuando esta se detiene después de estacionarse, con el motor o los motores apagados, si corresponde.

Nota: Tiempo de vuelo, según se define aquí, es sinónimo de los términos tiempo “entre calzas” o tiempo “entre cuñas” de uso general, y se mide desde que la aeronave se pone en movimiento en el punto de carga hasta que se detiene en el punto de descarga.

1. **Tiempo de vuelo: aviones.** Tiempo total transcurrido desde que el avión comienza a moverse con el objetivo de despegar hasta que se detiene por completo al finalizar el vuelo.
2. **Tiempo de vuelo: planeadores.** Tiempo total transcurrido en vuelo, ya sea a remolque o no, desde que el planeador comienza a moverse para despegar hasta que se detiene al finalizar el vuelo.
3. **Tiempo de vuelo: helicópteros.** Tiempo total transcurrido desde que las palas del rotor del helicóptero comienzan a girar hasta que el helicóptero se detiene por completo al finalizar el vuelo y se paran dichas palas.
4. **Tiempo de vuelo: sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPA).** Tiempo total desde el momento en que se establece un enlace C2 entre la RPS y la RPA para efectuar el despegue o desde el momento en que el piloto a distancia recibe el control después de una transferencia, hasta el momento en que el piloto a distancia termina una transferencia o que el enlace C2 entre la RPS y la RPA concluye al final del vuelo.
5. **Instrucción de vuelo.** Instrucción, que no sea instrucción en tierra, recibida de un instructor autorizado durante el vuelo en una aeronave.
6. **Visibilidad en vuelo.** Visibilidad hacia adelante desde la cabina de vuelo de una aeronave en vuelo.
7. **Explotador de servicios aéreos extranjero.** Todo explotador, que no sea un explotador de servicios aéreos de [ESTADO], que se dedica, directa o indirectamente o mediante arrendamiento o cualquier otro acuerdo, a las operaciones de transporte aéreo comercial dentro de las fronteras o del espacio aéreo de [ESTADO] en vuelos regulares o de fletamento.
8. **Autoridad extranjera.** Autoridad de la aviación civil que expide y supervisa el AOC del explotador extranjero.
9. **Contenedor de carga.** Véase dispositivo de carga unitarizada (ULD).
10. **Contenedor de carga en caso de transporte de material radiactivo.** Artículo de equipo de transporte diseñado para facilitar el transporte de mercancías embaladas para una o más formas de transporte sin recarga intermedia. Deberá poder cerrarse de manera permanente, ser rígido y ser lo suficientemente resistente como para permitir su uso reiterado; además, deberá estar equipado con dispositivos que faciliten su manejo, en particular en la transferencia entre aeronaves y de una modalidad de transporte a otra. Un contenedor de carga pequeño es aquel que tiene una dimensión exterior total inferior a 1,5 m, o un volumen interno máximo de 3 m³. Los demás contenedores de carga se consideran grandes.
11. **Operación de la aviación general.** Operación de aeronave que no sea de transporte aéreo comercial ni de trabajos aéreos.
12. **Planeador.** Aerodino no propulsado por motor que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.
13. **Servicios de escala.** Servicios necesarios para la llegada de una aeronave a un aeródromo y su salida de este, a excepción de los ATS.
14. **Sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS).** Sistema de advertencia que utiliza altímetros de radar para alertar a los pilotos acerca de condiciones de vuelo peligrosas.
15. **Visibilidad en tierra.** Visibilidad en un aeródromo, según lo indiquen un observador acreditado o los sistemas automáticos.
16. **Giroplano; autogiro.** Aerodino que se mantiene en vuelo por la reacción del aire sobre uno o más rotores que giran libremente en torno a ejes verticales o casi verticales.
17. **Agente de servicio de escala.** Organismo que en nombre del explotador desempeña todas o algunas de las funciones de este último, como recepción, carga, descarga, transferencia u otro procesamiento de pasajeros o de carga.
18. **Transferencia.** Acto de pasar el control de pilotaje de una RPS a otra.
19. **Peligro.** Condición u objeto con el potencial de provocar lesiones al personal, daño a los equipos o a las estructuras, pérdida de material o reducción de la capacidad de realizar una función prescrita.
20. **Rumbo.** Dirección en la que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados con respecto al norte (geográfico, magnético, de la brújula o de la cuadrícula).
21. **Visualizador de “cabeza alta” (HUD).** Sistema de proyección que presenta información de vuelo en el campo de visión externa hacia adelante del piloto.
22. **Aerodino.** Toda aeronave que se sostiene en el aire principalmente en virtud de fuerzas aerodinámicas.
23. **Altura.** Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.
24. **Helicóptero.** Aerodino que se sostiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.
    * + 1. Categorías:
           1. **Categoría A.** Helicóptero multimotor diseñado con las características de aislamiento de los motores y sistemas que figuran en el Anexo 8 de la OACI, Parte IVB, y que puede realizar operaciones con los datos de despegue y aterrizaje anotados bajo el concepto de falla de motor crítico que asegura un área de superficie designada suficiente y una capacidad de performance suficiente para continuar el vuelo seguro o un despegue abortado seguro.
           2. **Categoría B.** Helicóptero monomotor o multimotor que no cumple con las normas de la categoría A. Los helicópteros de la Categoría B no tienen capacidad garantizada para continuar el vuelo seguro en caso de falla de un motor y se presume un aterrizaje forzoso.
        2. Clases de performance:
           1. **Helicóptero de clase de performance 1.** Helicóptero cuya performance, en caso de falla del motor crítico, permite aterrizar en la zona de despegue interrumpido o continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta una zona de aterrizaje apropiada, según el momento en que ocurra la falla.
           2. **Helicóptero de clase de performance 2.** Helicóptero cuya performance, en caso de falla del motor crítico, permite continuar el vuelo en condiciones de seguridad, excepto cuando la falla se presenta antes de un punto definido después del despegue o después de un punto definido antes del aterrizaje, en cuyos casos puede requerirse un aterrizaje forzoso.
           3. **Helicóptero de clase de performance 3.** Helicóptero cuya performance, en caso de falla del motor en cualquier punto del perfil de vuelo, requiere un aterrizaje forzoso.

Nota 1: Véanse también las definiciones para las operaciones en la clase 1, clase 2 y clase 3 de performance a continuación.

Nota 2: Los helicópteros que funcionan como clase 1 o 2 estarán certificados como categoría A, mientras que los que funcionan como clase 3 estarán certificados como categoría A o B (o equivalente).

Nota 3: Algunos Estados usan el término “giroavión” como alternativa a “helicóptero”.

1. **Heliplataforma.** Helipuerto situado en una estructura mar adentro, ya sea flotante o fija.
2. **Helipuerto.** Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.
3. **Mínimos de utilización de helipuerto.** Las limitaciones de uso que tenga un helipuerto para:
   * + 1. el despegue, expresadas en términos de RVR o de visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad;
       2. el aterrizaje en operaciones de aproximación por instrumentos en 2D, expresadas en términos de visibilidad o de RVR, MDA/H y, de ser necesario, condiciones de nubosidad; y
       3. el aterrizaje en operaciones de aproximación por instrumentos en 3D, expresadas en términos de visibilidad o de RVR y la DA/H según corresponda al tipo o la categoría de la operación.
4. **Carga o correo de riesgo alto.** La carga o el correo que presente una entidad desconocida o que presente indicios de manipulación se deberá considerar de riesgo alto si, además, cumple estos requisitos:
   * + 1. hay información de inteligencia que indica que la carga o el correo representan una amenaza para la aviación civil;
       2. la carga o el correo presentan anomalías que despiertan sospechas; o
       3. l\*a naturaleza de la carga o el correo es tal que las medidas de seguridad de línea de base por sí mismas no detectarán probablemente objetos prohibidos que podrían poner en peligro la aeronave.

Nota: Independientemente de que la carga o el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, la información de inteligencia específica de un Estado acerca del envío puede volverlos de alto riesgo.

1. **Aviso sonoro de alta velocidad.** Aviso de velocidad que se requiere para aviones con motor de turbina y aviones con Vmo/Mmo superior a 0,80 Vdf/Mdf o Vd/Md.
2. **Tiempo máximo de efectividad.** Tiempo previsto durante el cual el líquido descongelante o anticongelante aplicado impedirá la formación de escarcha o hielo, así como la acumulación de nieve en las superficies protegidas de la aeronave. El tiempo máximo de efectividad empieza cuando se inicia la aplicación final de anticongelante o antihielo y termina cuando éste pierde su efectividad.
3. **Ambiente hostil.** Ambiente en el que:
   * + 1. no se puede lograr un aterrizaje forzoso seguro porque la superficie y el entorno no son los adecuados;
       2. los ocupantes del helicóptero no se pueden proteger debidamente de la intemperie;
       3. la respuesta o la capacidad de búsqueda y salvamento que se proporciona no es compatible con la exposición prevista; o
       4. el riesgo que hay de poner en peligro a las personas o la propiedad en tierra es inaceptable.
4. **Alojamiento.** En lo que se refiere a un AMO certificado de acuerdo con la Parte 6 del presente reglamento, los edificios, hangares y demás estructuras para alojar el equipo y los materiales necesarios de un organismo de mantenimiento y para:
   * + 1. proporcionar un espacio de trabajo para las actividades de mantenimiento, revisión general, modificación, reparación e inspección para las cuales el organismo de mantenimiento está aprobado y habilitado;
       2. proporcionar estructuras para la debida protección de las aeronaves y los productos aeronáuticos durante el desmontaje, limpieza, inspección, reparación, modificación, montaje y prueba; y
       3. permitir almacenar, separar y proteger adecuadamente materiales, partes y provisiones.
5. **Principios relativos a factores humanos.** Principios que se aplican al diseño, certificación, capacitación, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y que buscan una interfaz segura entre los componentes humanos y de otro tipo mediante la debida consideración de la actuación humana.
6. **Actuación humana.** Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.
7. **OACI.** Cuando se usa en el presente reglamento, es la abreviatura de la Organización de Aviación Civil Internacional.
8. **IFR.** Símbolo que se usa para designar las reglas de vuelo por instrumentos.
9. **Vuelo IFR.** Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.
10. **IMC.** Símbolo que se usa para designar las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.
11. **Incidente.** Todo suceso relacionado con la operación de una aeronave, a excepción de un accidente, que afecta o podría afectar la seguridad de las operaciones.

Nota: Los tipos de incidentes que son de interés para los estudios de la seguridad comprenden los incidentes enumerados en el Anexo 13 de la OACI, Adjunto C.

1. **Incluido.** Regla de interpretación definida en el párrafo 1.1.1.1(a)(5) de esta parte que significa “incluye, entre otras cosas”.
2. **Incompatible.** Se describen así las mercancías peligrosas que, si se mezclan, podrían generar peligrosamente calor o gas o producir una sustancia corrosiva.
3. **Códigos de prácticas del sector.** Material de orientación elaborado por un organismo industrial para que un sector en particular de la industria de la aviación cumpla los requisitos de los SARP de la OACI, otros requisitos de seguridad de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas.

Nota: Algunos Estados aceptan los códigos de práctica del sector y hacen referencia a ellos en la formulación de reglamentos que cumplan los requisitos del Anexo 6 de la OACI, Parte II y del Anexo 19 de la OACI, y ponen a disposición, para los códigos de práctica del sector, sus fuentes y la manera de obtenerlos.

1. **Inspección.** Examen de la aeronave o producto aeronáutico para determinar su conformidad con una norma aprobada por la Autoridad.
2. **Instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.** Conjunto de datos descriptivos, planificación del mantenimiento e instrucciones para su ejecución, formulados por un titular de aprobación de diseño de acuerdo con la base para la certificación del producto, que proporcionan a los explotadores aéreos la información necesaria para que elaboren su propio programa de mantenimiento y las instrucciones para su ejecución.
3. **Categorías de aproximación por instrumentos.**
   * + 1. **Operación de categoría I (CAT I).** Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una DH no inferior a 60 m (200 pies) y con una visibilidad no inferior a 800 m o un RVR no inferior a 550 m.
       2. **Operación de categoría II (CAT II).** Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una DH inferior a 60 m (200 pies), pero no inferior a 30 m (100 pies) y un RVR no inferior a 300 m.
       3. **Operación de categoría IIIA (CAT IIIA).** Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una DH inferior a 30 m (100 pies) o sin una DH y un RVR no inferior a 175 m.
       4. **Operación de categoría IIIB (CAT IIIB).** Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una DH inferior a 15 m (50 pies) o sin una DH y un RVR inferior a 175 m pero no inferior a 50 m.
       5. **Operación de categoría IIIC (CAT IIIC).** Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos sin DH ni limitaciones de RVR.

Nota: Definiciones tomadas del texto del Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.8.3, y el Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.8

1. **Operaciones de aproximación por instrumentos.** Aproximación y aterrizaje por instrumentos para guiar la navegación en función de un IAP. Las operaciones de aproximación por instrumentos se realizan según dos métodos:
   * + 1. una operación de aproximación por instrumentos en 2D con una guía de navegación lateral únicamente; y
       2. una operación de aproximación por instrumentos en 3D con una guía de navegación lateral y vertical.

Nota: La guía de navegación lateral y vertical se refiere a una guía proporcionada: (a) por una radioayuda terrestre para la navegación o (b) por datos de navegación generados por computadora a partir de ayudas para la navegación terrestres, espaciales, autónomas o una combinación de estas.

1. **Procedimiento de aproximación por instrumentos (IAP).** Serie de maniobras predeterminadas ejecutadas por referencia a los instrumentos de a bordo, con protección específica contra los obstáculos desde el punto de referencia de aproximación inicial o, cuando corresponda, desde el inicio de una ruta de llegada definida hasta un punto a partir del cual se pueda hacer el aterrizaje y de ahí, si no se logra el aterrizaje, hasta una posición en la que se apliquen los criterios de espera o de franqueamiento de obstáculos en ruta. Los IAP se pueden clasificar de la siguiente manera:
   * + 1. **Procedimiento de aproximación que no es de precisión (NPA).** IAP diseñado para las operaciones de aproximación por instrumentos en 2D de tipo A.

Nota: Los procedimientos de NPA se pueden seguir usando con una técnica de CDFA. Las CDFA con guía de VNAV de asesoramiento calculadas por el equipo instalado a bordo se consideran operaciones de aproximación por instrumentos en 3D. Las CDFA con cálculo manual de la velocidad de descenso necesaria se consideran operaciones de aproximación por instrumentos en 2D. Para obtener más información sobre las CDFA, véase el Documento 8168 de la OACI, PANS-OPS, Volumen I, Parte II, Sección 5.

* + - 1. **Procedimiento de aproximación con guía vertical (APV).** IAP de PBN diseñado para las operaciones de aproximación por instrumentos en 3D de tipo A.
      2. **Procedimiento de aproximación de precisión (PA).** IAP basado en sistemas de navegación (ILS, MLS, GLS y SBAS CAT I) diseñado para las operaciones de aproximación por instrumentos en 3D de tipo A o B.

*Nota: En el Anexo 6 de la OACI se pueden consultar los tipos de operaciones de aproximación por instrumentos.*

1. **Reglas de vuelo por instrumentos (IFR).** Reglas que permiten que las aeronaves debidamente equipadas vuelen en IMC.

Nota: El Anexo 2 de la OACI, Capítulo 5 contiene los detalles de las IFR.

1. **Tiempo de vuelo por instrumentos.**[[7]](#footnote-8) Tiempo durante el cual se pilota una aeronave por medio de instrumentos únicamente, sin puntos externos de referencia.
2. **Tiempo de vuelo por instrumentos.**[[8]](#footnote-9)Tiempo durante el cual se pilota una aeronave, o una RPA, por medio de instrumentos únicamente, sin puntos externos de referencia.
3. **Tiempo en entrenador.** Tiempo durante el cual un piloto practica, en tierra, el vuelo simulado por instrumentos en un FSTD aprobado por la Autoridad otorgadora de licencias.
4. **Sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS).** Ayuda para precisar la aproximación a la pista que se basa en dos enlaces de radio que, en conjunto, brindan al piloto una guía vertical y horizontal durante la aproximación a tierra.
5. **Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC).** Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.
6. **Tiempo de instrumentos.** Tiempo durante el cual se usan los instrumentos de la cabina de vuelo como único medio de navegación y control, que puede ser tiempo de vuelo por instrumentos o tiempo de instrucción en tierra por instrumentos.
7. **Instrucción por instrumentos.** Capacitación que imparte un instructor autorizado en IMC reales o simuladas.
8. **Traje de supervivencia integrado.** Traje de supervivencia que cumple los requisitos combinados de traje de supervivencia y chaleco salvavidas.
9. **Acuerdo de intercambio.** Acuerdo de arrendamiento que permite a un transportista aéreo arrendar sin tripulación y asumir el control operacional de una aeronave en un aeródromo, o renunciar a dicho control.
10. **Transporte aéreo comercial internacional.** Transporte por aeronave de personas o bienes por remuneración o alquiler, o transporte de correo entre dos o más países.
11. **Organismo internacional de explotación.** Organismo del tipo contemplado en el artículo 77 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).
12. **Investigación.** En lo que se refiere a un accidente o incidente de una aeronave, proceso que se realiza con el fin de prevenir accidentes y que incluye la recopilación y el análisis de información; la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y, cuando corresponda, la formulación de recomendaciones en materia de seguridad.
13. **Investigador jefe.** En relación con un accidente o incidente de aeronave, persona responsable, por sus calificaciones, de organizar, realizar y controlar una investigación.
14. **Aeródromo aislado.** Aeródromo de destino para el que no existe un aeródromo de alternativa de destino apto para un tipo de avión específico.
15. **Registro de a bordo.** Formulario firmado por el PIC de cada vuelo donde se anotan la matrícula del avión, los nombres y las asignaciones de obligaciones de los miembros de la tripulación, el tipo de vuelo y la fecha, el lugar y la hora de llegada y de partida.
16. **Prueba de conocimientos.** Prueba relativa a los ámbitos de conocimiento aeronáutico que se requieren para la licencia o habilitación de aviador, que puede administrarse por escrito o por computadora.
17. **Distancia de aterrizaje disponible (LDA).** Longitud de la pista que se declara disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterriza.
18. **Área de aterrizaje.** Parte del área de desplazamiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.
19. **Punto de decisión para el aterrizaje (LDP).** Punto que se utiliza para determinar la clase performance 1 de aterrizaje de un helicóptero a partir del cual, cuando se sabe que hubo una falla de motor en ese punto, el aterrizaje puede continuar en condiciones de seguridad o se puede iniciar un aterrizaje frustrado.
20. **Superficie de aterrizaje.** Parte de la superficie de un aeródromo que la autoridad del aeródromo haya declarado disponible para el recorrido normal en tierra o agua de una aeronave que aterriza en una dirección en particular.
21. **Avión grande.** Avión que tiene una masa máxima certificada de despegue superior a 5.700 kg (12.500 libras).
22. **Nivel.** Término genérico relacionado con la posición vertical de una aeronave en vuelo y que significa indistintamente altura, altitud o nivel de vuelo.
23. **Autoridad otorgadora de licencias.** Autoridad que designa un Estado contratante como encargada de otorgar licencias al personal.

Nota: En el presente reglamento, se considera que el Estado contratante asigna las siguientes responsabilidades a la Autoridad otorgadora de licencias:

* evaluar la idoneidad del aspirante para ser titular de una licencia o habilitación;
* expedir y anotar licencias y habilitaciones;
* designar y autorizar a las personas aprobadas;
* aprobar los cursos de capacitación;
* aprobar el uso de FSTD y autorizar su uso con el objeto de adquirir la experiencia o demostrar las aptitudes necesarias para expedir una licencia o habilitación; y
* convalidar las licencias expedidas por otros Estados contratantes.

1. **Parte de duración limitada.** Toda parte para la que se especifique un límite obligatorio de reemplazo en el diseño de tipo, las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, o el AMM.
2. **Aeróstato.** Toda aeronave que se sostiene en el aire principalmente en virtud de su flotabilidad.
3. **Probablemente.** En el contexto de los requisitos médicos de la Parte 2 del presente reglamento para el otorgamiento de licencias, el término “probablemente” se refiere a una probabilidad de ocurrencia que es inaceptable para el asesor médico.
4. **Cargas límite.** Las cargas máximas que se asume que se alcanzan en las condiciones de utilización previstas.
5. **Verificación de línea de la tripulación.** Prueba de un piloto, hecha por un piloto inspector, para evaluar la competencia operacional del piloto durante el tiempo de vuelo operacional de línea, en un tipo de aeronave en el que está cualificado para volar, en una ruta y una zona en la que el titular del AOC está autorizado para operar.
6. **Mantenimiento de línea.** Todo mantenimiento no programado debido a sucesos imprevistos, o verificaciones programadas que incluyen servicio de mantenimiento o inspecciones que no requieren capacitación, equipo ni instalaciones especializadas.
7. **Tiempo de vuelo operacional de línea.** Tiempo de vuelo registrado por el PIC o el CP mientras presta servicios remunerados para el titular de un AOC.
8. **Factor de carga.** Relación entre una carga especificada y el peso de la aeronave, en la que la carga especificada se expresa en función de las fuerzas aerodinámicas, de inercia o de reacción del terreno.
9. **Vuelos prolongados sobre el agua.** Rutas en las que un avión puede estar sobre el agua y a una distancia superior a 120 minutos a la velocidad de crucero o 740 km (400 MN), la que sea menor, de un terreno adecuado para realizar un aterrizaje de emergencia.
10. **Sistema de advertencia y guía de cizalladura del viento a baja altitud.** Sistema que emite una advertencia de cizalladura del viento a baja altitud y, en algunos casos, proporciona al piloto información de guía para la maniobra de escape.
11. **Indicador del número de Mach.** Indicador que muestra la velocidad aerodinámica en función del número de Mach.
12. **Mantenimiento.**[[9]](#footnote-10) Ejecución de los trabajos requeridos para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, como el revisión general, la inspección, reposición, rectificación de defectos y la incorporación de una modificación o reparación, o una combinación de estos.
13. **Mantenimiento.**[[10]](#footnote-11) Ejecución de los trabajos requeridos para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave o un producto aeronáutico, como el revisión general, la inspección, reposición, rectificación de defectos y la incorporación de una modificación o reparación, o una combinación de estos.
14. **Manual de control de mantenimiento (MCM).** Documento que describe los procedimientos del explotador que son necesarios para asegurarse de que todas las operaciones de mantenimiento programado y no programado de la aeronave del explotador se realicen oportunamente y de manera controlada y satisfactoria.
15. **Manual de procedimientos de la organización de mantenimiento.** Documento aprobado por el jefe del organismo de mantenimiento que detalla su estructura y responsabilidades de gestión, el alcance de los trabajos, una descripción de las instalaciones, procedimientos de mantenimiento y el programa de garantía de calidad o un sistema equivalente de inspecciones.
16. **Programa de mantenimiento.** Documento que describe las tareas específicas de mantenimiento programado, la frecuencia con que han de efectuarse y los procedimientos conexos, como el programa de fiabilidad, necesarios para la seguridad de la operación segura las aeronaves a las que se aplica el programa.
17. **Registros de mantenimiento.**[[11]](#footnote-12) Registros en que se describen los detalles del mantenimiento efectuado en una aeronave o un producto aeronáutico.
18. **Conformidad de mantenimiento.**[[12]](#footnote-13) Documento que contiene una certificación de que el trabajo de mantenimiento en cuestión se realizó de manera satisfactoria y conforme a los requisitos de aeronavegabilidad apropiados.
19. **Modificación importante.** En lo que se refiere a un producto aeronáutico para el cual se haya expedido un TC, un cambio en el diseño del tipo que tiene un efecto considerable o importante en los límites de masa y centrado, la resistencia estructural, el funcionamiento del grupo propulsor, las características de vuelo, confiabilidad, características operacionales u otras características o cualidades que afecten la aeronavegabilidad o las características ambientales de un producto aeronáutico.
20. **Reparación importante.** Reparación que (1) si se efectúa indebidamente, puede afectar de manera apreciable la masa, centrado, resistencia estructural, performance, grupo propulsor, operaciones, características de vuelo u otras cualidades que afectan la aeronavegabilidad o (2) no se efectúa de acuerdo con las prácticas aceptadas o no se puede realizar con operaciones elementales.
21. **Área de maniobras.** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excepto las rampas.
22. **Lista maestra de equipo mínimo (MMEL).** Lista establecida para un determinado tipo de aeronave por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran elementos del equipo, de uno o más de los cuales podría prescindirse al inicio de un vuelo. La MMEL puede estar relacionada con condiciones, limitaciones o procedimientos especiales de utilización. La MMEL proporciona la base para la elaboración, el examen y la aprobación, por parte de la Autoridad, de la MEL de un explotador.
23. **Aeronave con modificaciones sustanciales.** Aeronave en la que se han instalado grupos propulsores que no son aquellos para los que está certificada, o en la que se han hecho modificaciones de esta o de sus componentes que afectan sustancialmente las características de vuelo.
24. **Masa máxima certificada de despegue.** Masa máxima permisible de despegue de la aeronave de acuerdo con el certificado de aeronavegabilidad, el manual de vuelo u otro documento oficial.
25. **Tiempo máximo de desviación:** Gama máxima admisible, expresada en tiempo, desde un punto en una ruta hasta un aeródromo de alternativa en ruta.
26. **Masa máxima certificada de despegue.** Masa máxima permisible de despegue de la aeronave de acuerdo con el certificado de aeronavegabilidad, el manual de vuelo u otro documento oficial.
27. **Puede.** Regla de interpretación en el párrafo 1.1.1.1. (a)(3) de esta parte que indica que se puede actuar con discrecionalidad cuando se realiza un acto descrito en un reglamento.
28. **Evaluación médica.** Prueba expedida por un Estado contratante de que el titular de una licencia satisface los requisitos específicos de aptitud psicofísica.
29. **Certificado médico.** Documento expedido por la Autoridad como comprobante aceptable de aptitud psicofísica conforme se establece para determinados titulares de licencias personales.
30. **Parte meteorológico.** Informe, análisis o pronóstico meteorológico y cualquier otra afirmación relacionada con las condiciones meteorológicas actuales o previstas.
31. **Altitud mínima de descenso (MDA) o altura mínima de descenso (MDH).** Altitud o altura especificada en una operación de aproximación por instrumentos en 2D o en una operación de aproximación en circuito, por debajo de la cual no debe efectuarse el descenso sin la referencia visual requerida.

Nota 1: Para la MDA, se toma como referencia el MSL, y para la MDH, la elevación del aeródromo o la elevación del umbral si es de más de 2 m (7 pies) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la MDA en una aproximación en circuito, se toma como referencia la elevación del aeródromo.

Nota 2: La referencia visual requerida se refiere a la sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el piloto pueda hacer una evaluación de la posición y la rapidez del cambio de posición de la aeronave respecto de la trayectoria de vuelo deseada. En el caso de la aproximación en circuito, la referencia visual requerida es el entorno de la pista.

Nota 3: Cuando se utilicen ambas expresiones, pueden escribirse en el formulario como “altitud/altura mínima de descenso” y abreviarse “MDA/H”.

1. **Lista de equipo mínimo (MEL).** Lista aprobada por la Autoridad que contiene los requisitos para operar una aeronave, que está sujeta a las condiciones especificadas, con parte del equipo inactivo, y que prepara el explotador de conformidad con la MMEL definida para el tipo de aeronave o con una que contenga criterios más restrictivos.
2. **Ministro.** El ministro a cargo de la aviación civil, conforme se establece en la Ley de Seguridad de la Aviación Civil de [ESTADO].
3. **Modificación menor.** Una modificación que no es importante.
4. **Modificación.** La alteración de una aeronave o un producto aeronáutico de conformidad con una norma aprobada.
5. **Área de movimiento**. Parte del aeródromo que se usa para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves y que comprende el área de maniobras y las rampas.
6. **Espacio aéreo navegable.** Espacio aéreo por encima de las altitudes mínimas de vuelo descritas en la Parte 8 del presente reglamento que abarca el espacio aéreo necesario para asegurar el despegue y el aterrizaje seguros de la aeronave.
7. **Navegación de la aeronave.** Función que incluye el pilotaje de una aeronave.
8. **Especificación de navegación.** Conjunto de requisitos para las tripulaciones de aeronave y de vuelo necesarios para apoyar las operaciones PBN en un espacio aéreo definido. Hay dos tipos de especificaciones de navegación:
   * + 1. **Especificación de performance de navegación requerida (RNP).** Especificación de navegación basada en la navegación de área que incluye el requisito de vigilancia de la performance y alerta, designado por el prefijo RNP (por ejemplo, RNP 4, RNP APCH).
       2. **Especificación de navegación de área (RNAV).** Especificación de navegación basada en la navegación de área que no incluye el requisito de vigilancia de la performance y alerta y está designado por el prefijo RNAV (por ejemplo, RNAV 5, RNAV 1).

Nota 1: El Documento 9613 de la OACI, Manual de navegación basada en la performance (PBN), Volumen II, contiene una guía detallada de las especificaciones de navegación.

Nota 2: El término RNP, definido anteriormente como “declaración de la performance de navegación necesaria para operar en un espacio aéreo definido” se eliminó del presente reglamento ya que el concepto de RNP fue reemplazado por el concepto de PBN. El término RNP se usa ahora exclusivamente en el contexto de especificaciones de navegación que requieren una vigilancia de la performance y alerta; por ejemplo, RNP 4 se refiere a la aeronave y a los requisitos de operación, como una performance lateral de 4 NM con vigilancia de la performance y alerta a bordo, que se detallan en el Documento 9613 de la OACI.

1. **Noche.** Horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino, u otro período entre la puesta y la salida del sol, según lo defina la autoridad correspondiente.

Nota: El crepúsculo civil termina por la tarde cuando el centro del disco solar se halla a 6 grados por debajo del horizonte y empieza por la mañana cuando el centro del disco solar se halla a 6 grados por debajo del horizonte.

1. **Ambiente hostil no congestionado.** Ambiente hostil fuera de un área congestionada.
2. **Ambiente no hostil.** Ambiente en el que:
   * + 1. se puede lograr un aterrizaje forzoso seguro porque la superficie y el entorno son los adecuados;
       2. los ocupantes pueden protegerse debidamente de la intemperie;
       3. la respuesta o la capacidad de búsqueda y salvamento que se proporciona es compatible con la exposición prevista; y
       4. el riesgo que hay de poner en peligro a las personas o las propiedades en tierra es aceptable.

Nota: Las secciones de un área congestionada que cumplen los requisitos anteriores se consideran no hostiles.

1. **Procedimiento de aproximación que no es de precisión (NPA).** IAP diseñado para las operaciones de aproximación por instrumentos en 2D de tipo A.

Nota: Se pueden emplear los procedimientos de NPA en una CDFA. La CDFA con guía para la VNAV de asesoramiento calculada por equipos a bordo (véase el Documento 8168 de la OACI, Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Operaciones de aeronaves (PANS-OPS), Volumen I, Procedimientos de vuelo, Parte I, Sección 4, Capítulo 1, párrafo 1.8.1) se considera una operación de aproximación por instrumentos en 3D. La CDFA con cálculo manual de la velocidad vertical de descenso exigida se considera una operación de aproximación por instrumentos en dos dimensiones.

1. **Altitud de franqueamiento de obstáculos (OCA) o altura de franqueamiento de obstáculos (OCH).** La altitud o altura mínima por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o de la elevación del aeródromo, según corresponda, que se usa para cumplir los criterios correspondientes de franqueamiento de obstáculos.

Nota 1: Para la OCA, se toma como referencia el MSL, y para la OCH, la elevación del umbral o, en el caso de los procedimientos de NPA, la elevación del aeródromo o la del umbral si es superior a 2 m (7 pies) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la OCH en un procedimiento de aproximación en circuito se toma como referencia la elevación del aeródromo.

Nota 2: Cuando se utilicen ambas expresiones, se pueden escribir como “altitud/altura de franqueamiento de obstáculos” y abreviarse “OCA/H”.

1. **Plano de franqueamiento de obstáculos.** Plano ascendente desde la pista con una pendiente de 1:20 con el plano horizontal y tangente a todo obstáculo o por encima de todo obstáculo dentro de un área especificada alrededor de la pista, como se muestra en una vista de perfil de esa área. En una vista en planta, la línea central del área especificada coincide con la línea central de la pista, y empieza en el punto donde el plano de franqueamiento de obstáculos corta la línea central de la pista y continúa hasta un punto a una distancia mínima de 450 m (1.500 pies) del punto de inicio. De ahí en adelante, la línea central coincide con la trayectoria de despegue sobre el suelo en la pista (en el caso de los despegues) o con la trayectoria de la aproximación por instrumentos (en el caso de los aterrizajes) o, cuando no se haya establecido una de estas trayectorias correspondientes, continúa uniforme con giros de al menos 1,2 km (4.000 pies) de radio hasta alcanzar un punto después del cual el plano de franqueamiento de obstáculos está libre de todo obstáculo. Esta área se extiende lateralmente 60 m (200 pies) a cada lado de la línea central en el punto donde el plano de franqueamiento de obstáculos corta la pista y continúa con ese ancho hasta el final de la pista; luego, aumenta uniformemente hasta alcanzar 150 m (500 pies) a cada lado de la línea central en un punto situado a 450 m (1.500 pies) desde el punto de intersección del plano de franqueamiento de obstáculos con la pista; de ahí en adelante, se extiende lateralmente 150 m (500 pies) a cada lado de la línea central.
2. **Operaciones extraterritoriales.**Operaciones en las que una proporción considerable del vuelo se lleva a cabo rutinariamente sobre zonas marítimas o desde o hacia lugares extraterritoriales. Estas operaciones incluyen apoyo para la explotación mar adentro de petróleo, gas y minerales y la transferencia de pilotos sobre el mar.
3. **Base de operaciones.** El lugar desde el que se ejerce el control operacional.

Nota: Una base de operaciones es normalmente el lugar donde se encuentra el personal que participa en la operación del trabajo con los aviones y donde se guardan los registros asociados con la operación. Una base de operaciones tiene un grado de permanencia más allá de la de un punto de llegada.

1. **Operación.** Actividad o grupo de actividades sujetas a los mismos peligros, o a peligros similares, y que exigen la especificación de equipo o el cumplimiento y mantenimiento de una serie de competencias del piloto para eliminar o mitigar el riesgo de esos peligros.

Nota 1: Esas actividades podrían incluir operaciones extraterritoriales, operaciones de elevación con helicóptero o servicios médicos de emergencia.

1. **Control operacional.** Ejercicio de la autoridad sobre el inicio, continuación, desviación o terminación de un vuelo en aras de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y la eficiencia del vuelo.
2. **Plan de operaciones de vuelo.** Plan del explotador para que el vuelo se realice de manera segura, basado en la consideración de la performance de la aeronave, en otras limitaciones de utilización y en las condiciones previstas pertinentes a la ruta que ha de seguirse y a los aeródromos y helipuertos de que se trate.
3. **Personal de operaciones.** Personal partícipe de las actividades de aviación que se encuentra en condición de informar sobre seguridad.

Nota: Ese personal incluye tripulaciones de vuelo, controladores del tránsito aéreo, operadores de estaciones aeronáuticas, técnicos de mantenimiento, personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves, tripulaciones de cabina, despachadores de vuelos, personal de rampa y personal de servicios de escala.

1. **Operaciones en la clase de performance 1.** Operaciones de helicóptero cuya performance, en el caso de falla de un motor crítico, permite al helicóptero continuar de manera segura el vuelo hasta un área de aterrizaje adecuada, a menos que la falla ocurra antes de alcanzar el punto de decisión para el despegue o después de pasar el LDP, en cuyo caso el helicóptero debe estar en condiciones de aterrizar dentro del área de despegue o aterrizaje interrumpido.
2. **Operaciones en la clase de performance 2.** Operaciones de helicóptero cuya performance, en el caso de falla de un motor crítico, permite al helicóptero continuar de manera segura el vuelo hasta un área de aterrizaje adecuada, a menos que la falla ocurra al inicio de la maniobra de despegue o al final de la maniobra de aterrizaje, en cuyo caso puede ser necesario realizar un aterrizaje forzoso.
3. **Operaciones en la clase de performance 3.** Operaciones de helicóptero cuya performance, en el caso de falla de motor en cualquier momento durante el vuelo, hará necesario un aterrizaje forzoso.
4. **Manual de operaciones (OM).** Manual que contiene procedimientos, instrucciones y orientación que permiten al personal encargado de las operaciones desempeñar sus obligaciones.
5. **Especificaciones de operaciones (explotador de servicios aéreos).** Parte del AOC que se usa para administrar las normas de seguridad y que define las limitaciones especiales y aprobaciones específicas que el explotador de servicios aéreos deberá cumplir al efectuar operaciones comerciales.

Nota: Las especificaciones de operaciones las publica la Autoridad y se consideran un acuerdo legal y contractual entre la Autoridad y el explotador de servicios aéreos.

1. **Especificaciones de operaciones (AMO).** Parte del certificado del AMO que se usa para administrar las normas de seguridad y que define los términos, condiciones y limitaciones que el AMO deberá cumplir al efectuar operaciones comerciales.

Nota: Las especificaciones de operaciones las publica la Autoridad y se consideran un acuerdo legal y contractual entre la Autoridad y el AMO.

1. **Explotador.** Persona, organización o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves. La persona que explota o autoriza la explotación de una aeronave, por ejemplo, el propietario, arrendatario o depositario de una aeronave, o el PIC.

*Nota: En este contexto, la operación de una aeronave incluye las RPA.*

1. **Manual de control de mantenimiento (MCM) del explotador.** Documento que describe los procedimientos del explotador que son necesarios para asegurarse de que todas las operaciones de mantenimiento programado y no programado de la aeronave del explotador se realicen oportunamente y de manera controlada y satisfactoria.
2. **Organización responsable del diseño de tipo.** Organización titular del TC o de un documento equivalente expedido por el Estado contratante para un tipo de aeronave, motor o hélice.
3. **Ornitóptero.** Aerodino que se sostiene en vuelo principalmente por la reacción del aire sobre los aeroplanos a los que se transmite un movimiento de aleteo.
4. **Revisión general.** Restauración de una aeronave o producto aeronáutico a una condición que proporcionará una seguridad razonable de operación por un tiempo especificado, y en la que se emplean los métodos, técnicas y prácticas aceptables de la Autoridad, como desmontaje, limpieza, inspección, reparación, montaje de nuevo y prueba.
5. **Sobreembalaje.** Embalaje utilizado por un expedidor único que contiene uno o más bultos y que constituye una unidad para facilitar su manipulación y almacenamiento.
6. **Bulto.** Producto completo de la operación de embalaje que implica preparar el embalaje y su contenido para el transporte.
7. **Embalaje.** Recipientes y demás componentes o materiales necesarios para que el recipiente cumpla su función de contención.
8. **Aeronave de pasajeros.** Aeronave que transporta a personas que no sean miembros de la tripulación, empleados del explotador que vuelan por motivos de trabajo, representantes autorizados de la autoridad nacional correspondiente ni personas que acompañan un envío o una carga.
9. **Asientos de salida de pasajeros.** Los asientos que tienen acceso directo a una salida, y los que están en una fila de asientos por la que los pasajeros tendrían que pasar para tener acceso a una salida, desde el primer asiento interior de la salida hasta el primer pasillo interior de la salida. Un asiento de pasajeros que tiene “acceso directo” es un asiento desde el cual un pasajero puede proseguir directamente a la salida sin entrar en un pasillo ni rodear un obstáculo.
10. **Comunicación basada en la performance (PBC).** Comunicación que se basa en las especificaciones de performance aplicadas a la prestación de un ATS.

Nota: La especificación de la RCP incluye los requisitos de performance de las comunicaciones que se asignan a los componentes de un sistema en lo que se refiere a la comunicación que se proporcionará y a la precisión de tiempo, continuidad, disponibilidad, integridad, seguridad y funcionalidad asociadas a la transacción y que son necesarias para la operación propuesta en el contexto de un concepto particular del espacio aéreo.

1. **Navegación basada en la performance (PBN).** Navegación de área que se basa en los requisitos de performance para la operación de aeronaves en una ruta de ATS, en un IAP o en un espacio aéreo designado.

Nota: Los requisitos de performance están expresados como especificaciones de navegación (especificación RNAV, especificación RNP) en cuanto a la precisión, la integridad, la continuidad, la disponibilidad y la funcionalidad necesarias para la operación propuesta en el contexto de un concepto de espacio aéreo específico.

1. **Vigilancia basada en la performance (PBS).** Vigilancia que se basa en las especificaciones de performance aplicadas a la prestación de un ATS.

Nota: La especificación de la RSP incluye los requisitos de performance de la vigilancia que se asignan a los componentes de un sistema en lo que se refiere a la vigilancia que se proporcionará y al tiempo de entrega de datos, continuidad, disponibilidad, integridad, precisión de la vigilancia de los datos, la seguridad y funcionalidad conexas que resulten necesarias para la operación propuesta en el contexto de un concepto particular del espacio aéreo.

1. **Helicóptero de clase de performance 1.** Helicóptero cuya performance, en caso de falla del motor, le permite aterrizar en la zona de despegue interrumpido o continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta una zona de aterrizaje apropiada.
2. **Helicóptero de clase de performance 2.** Helicóptero con una performance tal que, en caso de falla del motor, puede continuar el vuelo en condiciones de seguridad, excepto cuando la falla se presenta antes de un punto definido después del despegue o después de un punto definido antes del aterrizaje, en cuyo caso puede ser necesario realizar un aterrizaje forzoso.
3. **Helicóptero de clase de performance 3.** Helicóptero cuya performance, en caso de falla del motor en cualquier punto del perfil de vuelo, requiere realizar un aterrizaje forzoso.
4. **Criterios de performance.** Afirmaciones sencillas de evaluación sobre el resultado requerido del elemento de competencia y una descripción de los criterios que se aplican para determinar si se alcanza el nivel necesario de performance.
5. **Persona.** Toda persona, firma, sociedad, corporación, compañía, asociación, asociación por acciones o clase política; comprende, también a todo fideicomisario, receptor, cesionario u otro representante similar de estas entidades.
6. **Piloto al mando (PIC).** Piloto a cargo de la operación y la seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo. Es el piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la ejecución segura de un vuelo.
7. **Piloto al mando (PIC) bajo supervisión.** CP bajo la supervisión del PIC que presta los servicios y desempeña las funciones de un PIC de acuerdo con un método de supervisión aceptable para la Autoridad otorgadora de licencias.
8. **Tiempo de piloto.** El tiempo en que una persona:
   * + 1. trabaja como piloto requerido;
       2. recibe instrucción de un instructor autorizado en una aeronave o en un FSTD aprobado; o
       3. imparte capacitación como instructor autorizado en una aeronave o en un FSTD aprobado.
9. **Pilotar.** Manipular los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.
10. **Punto de no retorno.** Último punto geográfico posible en el cual una aeronave puede proceder al aeródromo de destino, así como a un aeródromo de alternativa en la ruta de un vuelo determinado.
11. **Política.** Documento que contiene una postura o posición sobre un asunto específico.
12. **Procedimiento.** Secuencia lógica, paso a paso, de las acciones y las decisiones para lograr un objetivo.
13. **Proceso.** Conjunto de actividades relacionadas o conectadas entre sí que transforman insumos en productos.
14. **Aeronave de despegue vertical.** Aerodino capaz de efectuar despegues y aterrizajes verticales y vuelos de baja velocidad que depende principalmente de dispositivos de elevación por motor o del empuje del motor para el despegue durante estos regímenes de vuelo, así como de superficies aerodinámicas no giratorias para la sustentación durante vuelos horizontales.
15. **Grupo propulsor.** Motor que se usa o está pensado para usarse en la propulsión de una aeronave. Incluye los turbocompresores, aditamentos y accesorios necesarios para su funcionamiento, con excepción de las hélices.
16. **Grupo motor.** Sistema de uno o más motores y piezas auxiliares que juntos son necesarios para suministrar empuje, independientemente del funcionamiento continuo de otros grupos motores, pero que no incluye los dispositivos que producen empujes por períodos breves.
17. **Prueba práctica.** Véase prueba de pericia.
18. **Procedimiento de aproximación de precisión (PA).** IAP basado en sistemas de navegación (ILS, MLS, GLS y SBAS CAT I) diseñado para las operaciones de aproximación por instrumentos en 3D de tipo A o B.

Nota: En la Parte I del Anexo 6 de la OACI: 4.2.8.3, véanse los tipos de operaciones de aproximación por instrumentos.

1. **Inspección previa al vuelo.** Inspección efectuada antes del vuelo para asegurar que la aeronave es apta para el vuelo previsto.
2. **Prescrito.** Regla de interpretación en el párrafo 1.1.1.1.(a)(8) de esta parte que significa que la Autoridad emitió una política o metodología por escrito que impone ya sea un requisito obligatorio, si la política o la metodología indicada por escrito establece que se “deberá” cumplir ese requisito, o un requisito discrecional, si la política o la metodología indicada por escrito establece que se “puede” cumplir con ese requisito.
3. **Altitud de presión.** Presión atmosférica expresada en términos de la altitud, la cual corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.
4. **Aeronave a presión.** Para fines del otorgamiento de licencias de aviador, una aeronave que tiene un techo de servicio o una altitud máxima de operación, el que sea menor, superior a 25.000 pies del MSL.
5. **Mantenimiento preventivo.** Operaciones sencillas o menores de preservación y el reemplazo de pequeñas partes estándar que no requieren operaciones complejas de montaje.
6. **Patrón primario.** Patrón definido y mantenido por una autoridad del Estado y utilizado para calibrar patrones secundarios.
7. **Uso problemático de ciertas sustancias.** El uso de una o más sustancias psicoactivas por el personal aeronáutico de manera que:
   * + 1. constituya un riesgo directo para quien las usa o ponga en peligro la vida, la salud o el bienestar de otros; o
       2. provoque o empeore un problema o trastorno de carácter ocupacional, social, mental o físico.
8. **Verificación de la idoneidad profesional.** Prueba de competencia a la que se somete el titular de una licencia en las áreas de operación contenidas en la prueba de aptitud para obtener una licencia, certificado, habilitación o autorización en particular, y que lleva a cabo un representante autorizado de la Autoridad.
9. **Zona prohibida.** Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado dentro del cual está prohibido el vuelo de aeronaves.
10. **Hélice.** Dispositivo para propulsar una aeronave, cuyas palas montadas sobre un eje impulsado por un grupo propulsor giran y generan, por su acción en el aire, un empuje aproximadamente perpendicular a su plano de rotación. Incluye los componentes de control que suele suministrar el fabricante, pero no incluye los rotores principales y auxiliares ni las superficies aerodinámicas giratorias de los grupos propulsores.
11. **Nombre correcto de envío.** Nombre que debe usarse para describir un artículo o sustancia particular en todos los documentos y notificaciones de envío y, cuando sea apropiado, sobre el embalaje.
12. **Sustancias psicoactivas.** Alcohol, opioides, canabinoides, sedantes e hipnóticos, cocaína, otros psicoestimulantes, alucinógenos y solventes volátiles, salvo la cafeína y la nicotina.
13. **Aeronave pública.** Aeronave usada exclusivamente en el servicio de cualquier gobierno o jurisdicción política de este, incluido el Gobierno de [ESTADO], salvo cualquier aeronave propiedad del gobierno que se utilice en las operaciones que responden a la definición de operaciones de transporte aéreo comercial.
14. **Instrucción basada en cualificaciones.** Capacitación diseñada para comprobar que los egresados demuestran los niveles mínimos necesarios de pericia, conocimientos y experiencia que cumplen los requisitos de cualificación de la licencia, habilitación o atribución.
15. **Calidad.** Suma de características o aspectos de un producto o servicio que afecten su capacidad de satisfacer necesidades expresas o implícitas.
16. **Garantía de calidad.** A diferencia del control de calidad, la garantía de calidad se refiere a las actividades propias de las áreas de auditoría técnica, comercial y de sistemas. Conjunto de acciones predeterminadas, sistemáticas y necesarias para dar la confianza suficiente de que un producto o servicio cumple los requisitos de calidad.
17. **Auditoría de calidad.** Examen sistemático e independiente para determinar si las actividades de calidad y sus resultados satisfacen las medidas planeadas, y si dichas medidas se aplican con efectividad y son apropiadas para alcanzar los objetivos.
18. **Control de calidad.** Proceso de inspección reglamentaria mediante el cual se compara la performance real con las normas, por ejemplo, el mantenimiento de normas de productos aeronáuticos fabricados, y se adoptan medidas respecto a cualquier diferencia observada.
19. **Inspección de calidad.** La parte de la gestión de calidad que se relaciona con el control de calidad. Es decir, las inspecciones que se hacen para observar sucesos, acciones, documentos, etc. a fin de verificar si durante el suceso o la acción se siguieron los procedimientos y los requisitos de operación establecidos y si se cumplieron las normas requeridas. Los controles y las pruebas de pericia de los alumnos son inspecciones de calidad y también funciones del control de calidad.
20. **Gestión de calidad.**Método de gestión centrado en los medios para lograr los objetivos de calidad del producto o el servicio con el uso de sus cuatro componentes clave: planificación de la calidad, control de calidad, garantía de calidad y mejoramiento de la calidad.
21. **Gerente de calidad.** El gerente de calidad responsable de la función de seguimiento y de la solicitud de medidas correctivas.
22. **Manual de calidad.** Documento que contiene información pertinente al sistema de calidad de la organización.
23. **Calidad de la instrucción.** El resultado de la instrucción que satisface las necesidades declaradas o implícitas dentro del marco de las normas establecidas.
24. **Sistema de calidad.** Conjunto de políticas, procesos y procedimientos necesarios para la planificación y la ejecución de operaciones aéreas seguras y eficientes. El sistema integra distintos procesos internos y permite que la organización determine, mida, controle y mejore la efectividad y la seguridad de sus actividades.
25. **Radiotelefonía.** Forma de radiocomunicación destinada principalmente al intercambio de información por voz.
26. **Rampa.** Área definida en un aeródromo terrestre y destinada a aeronaves para fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga; abastecimiento de combustible; estacionamiento; o mantenimiento.
27. **Controlador de tránsito aéreo habilitado.** Controlador de tránsito aéreo titular de una licencia y de habilitaciones válidas, apropiadas para el ejercicio de sus atribuciones.
28. **Habilitación.** Autorización inscrita en una licencia o certificado, o vinculada a estos, y de los cuales forma parte, en la que se especifican las condiciones, atribuciones o limitaciones especiales correspondientes a esa licencia o certificado.
29. **Patrón de referencia.** Estándar que se usa para mantener determinados patrones de trabajo.
30. **Reexpedición de licencia, habilitación, autorización o certificado.** Medida administrativa adoptada después de que vence una licencia, habilitación, autorización o certificado, y que emite de nuevo las atribuciones de la licencia, habilitación, autorización o certificado por un nuevo período determinado y supeditado al cumplimiento de determinados requisitos.
31. **Copiloto (CP) a distancia.** Piloto a distancia con licencia que presta servicios de pilotaje de cualquier tipo que no sea PIC a distancia, excepto el piloto a distancia en la RPS con el único fin de recibir instrucción de vuelo.
32. **Miembro de la tripulación de vuelo a distancia.** Miembro de la tripulación de vuelo con licencia y encargado de servicios esenciales para la operación de una RPAS durante el período de servicio de vuelo.
33. **Aeronave pilotada a distancia (RPA).** Aeronave no tripulada y pilotada desde una RPS.
34. **Sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).** RPA, sus RPS conexas, los enlaces C2 necesarios y los demás componentes que se especifican en el diseño de tipo.
35. **Piloto a distancia.** Persona a la que el explotador asigna las obligaciones esenciales para la operación de una RPA y que maneja los controles de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.
36. **Piloto al mando (PIC) a distancia.** Piloto a distancia designado por el explotador para estar al mando y encargarse de la ejecución segura de un vuelo.
37. **Estación de pilotaje a distancia (RPS).** Componente del RPAS que contiene el equipo que se usa para pilotar una RPA.
38. **Convalidación (de un certificado de aeronavegabilidad).** Resolución tomada por un Estado contratante, como alternativa al otorgamiento de su propio certificado de aeronavegabilidad, de aceptar el certificado concedido por cualquier otro Estado contratante, equiparándolo al suyo propio. Conocido también como validación.
39. **Convalidación (de una licencia).** Resolución tomada por un Estado contratante, como alternativa al otorgamiento de su propia licencia, de aceptar la licencia concedida por cualquier otro Estado contratante, equiparándola a la suya propia. Conocido también como validación.
40. **Renovación de licencia, habilitación, autorización o certificado.** Medida administrativa adoptada dentro del período de validez de una licencia, habilitación, autorización o certificado y que permite al titular seguir ejerciendo las atribuciones de una licencia, habilitación, autorización o certificado durante por un nuevo período determinado y supeditado al cumplimiento de determinados requisitos.
41. **Reparación.**[[13]](#footnote-14) Restauración de un producto aeronáutico a su condición de aeronavegabilidad para asegurar que la aeronave siga cumpliendo con los aspectos de diseño de los requisitos de aeronavegabilidad correspondientes que se usan para expedir el TC para el tipo de aeronave respectiva, después de que esta haya sufrido daños o estado sometida al desgaste del uso continuo.
42. **Reparación.**[[14]](#footnote-15) Restauración de una aeronave, motor, hélice o pieza conexa que le devuelve la condición de aeronavegabilidad estipulados en los requisitos de aeronavegabilidad correspondientes, después de que esta haya sufrido daños o estado sometida al desgaste del uso continuo.
43. **Plan de vuelo repetitivo (RPL).** Plan de vuelo relacionado con una serie de vuelos individuales de repetición frecuente y operación periódica con características básicas idénticas, presentado por un explotador para que las dependencias de ATC o ATS los conserven y utilicen repetidamente.
44. **Punto de notificación.** Lugar geográfico especificado con referencia al cual se puede notificar la posición de una aeronave.
45. **Especificación de la performance de comunicaciones requerida (RCP).** Conjunto de requisitos para la prestación de ATS y el equipo de tierra, la capacidad de la aeronave y las operaciones conexas que sean necesarias para ayudar a la PBC.
46. **Inspección requerida.** Conforme a su uso en la Parte 5 del presente reglamento, los elementos de mantenimiento o las modificaciones que deberá inspeccionar una persona distinta a la que realiza el trabajo, y que deberá incluir al menos los que podrían causar una falla, mal funcionamiento o defecto que ponga en peligro la operación segura de la aeronave si no se realiza debidamente o si se usan piezas o materiales incorrectos.
47. **Especificación de la performance de vigilancia requerida (RSP).** Conjunto de requisitos para la prestación de ATS y el equipo de tierra, la capacidad de la aeronave y las operaciones conexas que sean necesarias para ayudar a la PBS.
48. **Período de descanso.** Un período de tiempo continuo y definido, posteriormente o antes del servicio, durante el cual los miembros de la tripulación de vuelo o cabina están relevados de todo servicio.
49. **Zona restringida.** Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones.
50. **Mitigación de los riesgos.** Proceso de incorporación de defensas o controles preventivos para disminuir la gravedad o la probabilidad de las consecuencias previstas de un peligro.
51. **Giroavión.** Aerodino propulsado por motor que se mantiene en vuelo por la reacción del aire sobre uno o más rotores.
52. **Manual de vuelo de giroaviones (RFM).** Manual relacionado con el certificado de aeronavegabilidad que contiene las limitaciones dentro de las cuales el giroavión ha de considerarse aeronavegable, así como las instrucciones y la información necesarias para que los miembros de la tripulación de vuelo operen el giroavión en condiciones de seguridad.
53. **Combinaciones de carga de giroavión.** Configuraciones de las cargas externas transportadas por giroavión:
    * + 1. **Clase A**. La carga externa está fija en el giroavión, no puede arrojarse y no se extiende por debajo del tren de aterrizaje; se utiliza para el transporte de carga.
        2. **Clase B.** Carga externa suspendida del giroavión que se puede arrojar y que durante la operación del giroavión se levanta y transporta sin contacto con la tierra ni el agua.
        3. **Clase C.** Carga externa suspendida del giroavión que se puede arrojar pero que durante la operación del giroavión permanece en contacto con la tierra o el agua.
        4. **Clase D**. La carga externa está suspendida del giroavión y se utiliza para el transporte de personas.
54. **Sector de ruta.** Vuelo que comprende lo siguiente: despegue, salida, crucero de un mínimo de 15 minutos, llegada, aproximación y fases de aterrizaje.
55. **Observador de RPA.** Persona capacitada y competente designada por el explotador quien, por medio de la observación visual de la RPA, asiste al piloto a distancia a realizar un vuelo seguro.
56. **Pista.** Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.
57. **Punto de espera en pista.** Punto designado que se destina a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS/MLS en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice otra cosa.
58. **Alcance visual de la pista (RVR).** Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre la línea central de una pista puede ver las marcas en la superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan la línea central.
59. **Aterrizaje forzoso sin riesgos.** Aterrizaje o amaraje inevitable con una previsión razonable de que no se produzcan lesiones a las personas en la aeronave ni en la superficie.
60. **Seguridad.** Estado en el que los riesgos de las actividades de aviación, en relación con el funcionamiento de la aeronave o en apoyo directo al mismo, se reducen y controlan a un nivel aceptable.
61. **Datos de seguridad.** Conjunto definido de datos o conjunto de valores de seguridad obtenidos de fuentes diversas relacionadas con la aviación, las cuales se analizan para mantener la seguridad o mejorarla.

Nota: Los datos sobre seguridad obtenidos de las actividades de seguridad reactivas o proactivas incluyen:

* investigaciones de accidentes o incidentes;
* informes de seguridad;
* informes de mantenimiento de la aeronavegabilidad;
* vigilancia de la performance de las operaciones;
* inspecciones, auditorías y encuestas; o
* estudios y análisis de la seguridad.

1. **Información de seguridad.** Datos sobre seguridad procesados, organizados o presentados en un contexto determinado para que sirvan con fines de difusión, intercambio o retención en la gestión de la seguridad.
2. **Sistema de gestión de la seguridad (SMS).** Método sistemático para la gestión de la seguridad, que incluye las estructuras orgánicas, rendición de cuentas, responsabilidades, políticas y procedimientos necesarios.
3. **Vigilancia de la seguridad operacional.** Función que desempeña un Estado para verificar que los titulares de una licencia, certificado, autorización o aprobación de aviación cumplan con las normas relacionadas con la seguridad, los reglamentos y procedimientos conexos, y para incluir la evaluación de los SMS de los proveedores de servicios cuando sea necesario.
4. **Performance en seguridad.** El logro en materia de seguridad de un Estado o prestador de servicios conforme es definido por sus objetivos e indicadores de la performance en materia de seguridad.
5. **Indicador de la performance en seguridad.** Parámetro basado en datos que se usa para monitorear y evaluar la performance de seguridad.
6. **Objetivo de la performance de seguridad.** Objetivo planificado o previsto de un Estado o proveedor de servicios para un indicador de la performance de seguridad durante un período determinado y alineado con los objetivos de seguridad.
7. **Programa de seguridad.** Un conjunto integrado de reglamentos y actividades con el fin de mejorar la seguridad.
8. **Recomendación sobre seguridad.** Propuesta de la autoridad del Estado encargada de investigar los accidentes que se basa en la información obtenida de la investigación y se formula con la intención de evitar accidentes o incidentes.
9. **Riesgo para la seguridad** La probabilidad y gravedad previstas de las consecuencias o los desenlaces de un peligro.
10. **Personal clave para la seguridad.** Personas que podrían poner en peligro la seguridad de la aviación si desempeñan sus obligaciones y funciones de modo indebido, entre otras, miembros de la tripulación, personal de mantenimiento de aeronaves y controladores de tránsito aéreo.
11. **Organización de instrucción reconocida (ATO) satélite.** ATO ubicada en un lugar distinto a la sede principal de operaciones de la ATO.
12. **Prueba satisfactoria.** Un conjunto de documentos o actividades que un Estado contratante acepta como suficiente para demostrar que cumple un requisito de aeronavegabilidad.
13. **Inspección.** Aplicación de medios técnicos o de otro tipo con el fin de detectar o identificar armas, explosivos u otros dispositivos, sustancias o artículos peligrosos que se pueden usar para cometer un acto de interferencia ilícita.

Nota 1: Ciertas sustancias o artículos peligrosos se clasifican como mercancías peligrosas en el Anexo 18 y las Instrucciones Técnicas de la OACI y se deben transportar de acuerdo con esas instrucciones. Además, el Documento 8973 de la OACI, Manual de seguridad de la aviación – Distribución limitada, contiene una lista de los objetos prohibidos que nunca se deberán transportar en la cabina de una aeronave.

Nota 2: Véase la definición de Instrucciones Técnicas más adelante.

1. **Patrones secundarios.** Patrón mantenido en comparación con un patrón primario.
2. **Seguridad.** Protección de la aviación civil de actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra con una combinación de medidas y recursos tanto humanos como materiales.
3. **Auditoría de la seguridad.** Evaluación en detalle del cumplimiento de todos los aspectos de la implementación del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
4. **Control de seguridad.** Medio por el cual se puede prevenir la introducción de armas, explosivos u otros dispositivos, sustancias o artículos peligrosos que se pueden usar para cometer un acto de interferencia ilícita.
5. **Inspección de seguridad.** Examen que una aerolínea, aeródromo u otra entidad que interviene en la seguridad hace de la implementación de los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
6. **Zona restringida de seguridad.** Áreas en el lado aire de un aeródromo que están identificadas como zonas prioritarias de riesgo donde se aplican otros controles de seguridad además de los controles del acceso. Por lo general, esas zonas incluyen, entre otras, todas las áreas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de control de seguridad y la aeronave; rampa; áreas de concentración del equipaje, así como aquellas a donde se llevan las aeronaves para servicio y donde se encuentran la carga y el equipaje inspeccionado; naves de carga; centros de correo; e instalaciones del lado aire para servicios de comida y limpieza de aeronaves.
7. **Encuesta de seguridad.** Evaluación de las necesidades de seguridad, que incluye identificar las vulnerabilidades que se podrían explotar para cometer un acto de interferencia ilícita y recomendar medidas correctivas.
8. **Prueba de seguridad.** Prueba abierta o encubierta de una medida de seguridad de la aviación que consiste en simular un intento de cometer un acto ilícito.
9. **Serie de vuelos.** Vuelos consecutivos que:
   * + 1. comienzan y terminan en un período de 24 horas, y
       2. están pilotados por un mismo PIC.
10. **Incidente grave.** Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.
11. **Lesión grave.** Lesión sufrida por una persona en un accidente y que:
    * + 1. requiere hospitalización durante más de 48 horas en los siete días siguientes a la fecha en que se haya sufrido la lesión;
        2. causa la fractura de algún hueso (a excepción de las fracturas simples de nariz o dedos de las manos o de los pies);
        3. implica laceraciones que causan hemorragias graves, lesiones de nervios, músculos o tendones;
        4. ocasiona daños a cualquier órgano interno;
        5. implica quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afectan más del 5 por ciento de la superficie corporal; o
        6. se pueda imputar al contacto comprobado con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.
12. **Deberá.** Regla de interpretación definida en el párrafo 1.1.1.1(a)(1) de esta parte que indica un requisito obligatorio.
13. **Área de señales**. Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.
14. **Firmar una aprobación para volver al servicio.**[[15]](#footnote-16) Certificar que los trabajos de mantenimiento concluyeron de manera satisfactoria de conformidad con las normas pertinentes de aeronavegabilidad, para lo cual se expide la aprobación para volver al servicio mencionada en la Parte 5 del presente reglamento.
15. **Firmar una aprobación para volver al servicio.**[[16]](#footnote-17)Certificar que los trabajos de mantenimiento concluyeron de manera satisfactoria de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, para lo cual se expide la aprobación para volver al servicio mencionada en las partes 6 y 9 del presente reglamento.
16. **Firma.** Identificación única de la persona que se usa como medio para autenticar una anotación en un registro o un registro. La firma puede ser de puño y letra, electrónica o de cualquier otra forma aceptable para la Autoridad.
17. **Importante.** En el contexto de las disposiciones médicas de la subparte 2.11 del presente reglamento, “importante” se refiere a un grado o de una naturaleza tal que probablemente ponga en peligro la seguridad del vuelo.
18. **Prueba de pericia.** Prueba de competencia en las áreas de operación para obtener una licencia, certificado, habilitación o autorización, y que se realiza pidiendo al solicitante que responda preguntas y demuestre maniobras en vuelo, en un FSTD aprobado o en una combinación de estos.
19. **Avión pequeño.** Aeroplano que tiene una masa máxima certificada de despegue de 5.700 kg o menos.
20. **Vuelo solo.** Tiempo de vuelo durante el cual un alumno piloto es el único ocupante de la aeronave, o el tiempo de vuelo durante el cual el alumno actúa como PIC de un globo de gas o un dirigible que requiere más de un miembro de la tripulación de vuelo.
21. **Tiempo de vuelo solo.** Tiempo de vuelo durante el cual un alumno piloto es el único ocupante de una aeronave.
22. **Tiempo de vuelo solo: sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPA).** Tiempo de vuelo durante el cual un alumno piloto a distancia actúa solo para controlar el RPAS.
23. **Repuestos.** Pieza, aditamento y accesorio de la aeronave (a excepción del motor y las hélices), motores de aeronaves (salvo las hélices), hélices y dispositivos que se conservan para instalación o uso en una aeronave, motor de aeronave, hélice o dispositivo, pero que en el momento no se encuentran instalados ni adosados.
24. **Jurisdicción especial de aeronaves de [ESTADO].** Esta incluye:
    * + 1. aeronaves civiles de [ESTADO]; y
        2. cualquier otra aeronave dentro de la jurisdicción de [ESTADO], durante el tiempo de vuelo de la aeronave, el cual comprende desde el momento en que se cierran todas las puertas exteriores después del embarque hasta el momento en el que una de esas puertas se abre para el desembarque o, en el caso de un aterrizaje forzoso, hasta que las autoridades competentes asumen la responsabilidad de la aeronave, las personas y los bienes a bordo.
25. **Programas de instrucción especiales** Curso de capacitación supervisado de cerca, sistemático y continuo, conforme a un plan de capacitación o programa de estudios, que se imparte en una ATO.

Nota: La definición del programa de instrucción especial se derivó de la nota del Anexo 1 de la OACI: 1.2.8

1. **Mantenimiento especializado.** Todo mantenimiento que normalmente no efectúa un AMO (por ejemplo, recauchutaje o recubrimiento de neumáticos, etc.).
2. **Vuelo VFR especial.** Vuelo VFR que el ATC autoriza para que opere dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a las VMC.
3. **Atmósfera tipo.** Atmósfera que se define de la siguiente manera:
   * + 1. El aire es un gas seco perfecto.
       2. Las constantes físicas son:
          1. Masa molar media al nivel del mar: M0 = 28,964420 × 10–3 kg mol–1
          2. Presión atmosférica a nivel del mar: P0 = 1.013,250 hPa
          3. Temperatura a nivel del mar: t0 = 15°C

T0 = 288,15 K

* + - * 1. Densidad atmosférica a nivel del mar: ρ0 = 1,2250 kg m–3
        2. Temperatura de fusión del hielo: Ti = 273,15 K
        3. Constante universal de los gases: R\* = 8,31432 JK–1mol–1
      1. Los gradientes de temperatura son:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Altitud geopotencial  (km) | | Gradiente de temperatura  (Kelvin por kilómetro geopotencial estándar) |
| Origen | Destino |
| -5,0 | 11,0 | -6,5 |
| 11,0 | 20,0 | 0,0 |
| 20,0 | 32,0 | +1,0 |
| 32,0 | 47,0 | +2,8 |
| 47,0 | 51,0 | 0,0 |
| 51,0 | 71,0 | -2,8 |
| 71,0 | 80,0 | -2,0 |

Nota 1: El metro geopotencial estándar tiene un valor de 9,80665 m2 s.

Nota 2: En el Documento 7488 de la OACI, Manual de la atmósfera tipo de la OACI: ampliada hasta 80 kilómetros (262.500 pies), véase la relación entre las variables y las tablas que proporcionan los valores correspondientes de temperatura, presión, densidad y geopotencial.

Nota 3: El Documento 7488 de la OACI también indica el peso específico, viscosidad dinámica, viscosidad cinemática y velocidad del sonido a distintas altitudes.

1. **Estado de diseño.** Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.
2. **Estado de destino.** En relación con mercancías peligrosas, el Estado en cuyo territorio se debe descargar finalmente el envío de mercancías peligrosas de una aeronave.
3. **Estado de fabricación.** Estado que tiene jurisdicción sobre la organización responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.
4. **Estado del suceso.** Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.
5. **Estado de origen.** En relación con mercancías peligrosas, el Estado en el que dichas mercancías se cargaron inicialmente a bordo de alguna aeronave.
6. **Estado de matrícula.** Estado en el que está matriculada la aeronave.

Nota: En el caso de la matrícula de aeronaves de un organismo internacional de explotación que no sea nacional, los Estados que constituyan el organismo están obligados conjunta e individualmente a asumir las obligaciones que corresponden al Estado de matrícula en virtud del Convenio de Chicago. Al respecto, véase la resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967, Resolución sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que se puede encontrar en el Documento 9587 de la OACI, Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional.

1. **Estado del aeródromo.** Estado en cuyo territorio está ubicado el aeródromo.
2. **Estado del explotador.** Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, si no hay tal oficina, la residencia permanente del explotador.
3. **Programa de seguridad del Estado (SSP).** Un conjunto integrado de reglamentos y actividades con el fin de mejorar la seguridad.
4. **Provisiones (suministros).** Provisiones y suministros (a) para el consumo y (b) para ser transportados.
5. **Daños considerables.** Daños o fallas que perjudican la resistencia estructural, la performance o las características de vuelo de la aeronave, y que normalmente harían necesario efectuar una reparación importante o sustituir el componente afectado. Las fallas o daños al motor cuando se limitan a un solo motor, las abolladuras en las carenas o en el capó, las abolladuras en el revestimiento, las perforaciones pequeñas en el revestimiento o la tela, los daños al rotor o a las palas de las hélices sufridos en tierra y los daños al tren de aterrizaje, a ruedas, neumáticos, flaps, accesorios del motor, frenos o extremos de ala no se consideran daños considerables relacionados con un accidente aéreo.
6. **Vigilancia.** Actividades del Estado mediante las cuales este verifica de manera proactiva con inspecciones y auditorías que los titulares de una licencia, certificado, autorización o aprobación de la aviación sigan cumpliendo los requisitos establecidos y se desempeñen con el nivel de competencia y seguridad que exige el Estado.
7. **Plan de estudios (instrucción).** El resumen o esquema detallado que describe los temas principales de un curso.
8. **Entrenador sintético de vuelo.** Véase dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (FSTD).
9. **Sistema de visibilidad sintética (SVS).** Sistema para mostrar imágenes sintéticas derivadas de los datos de la escena externa desde la perspectiva de la cabina de vuelo.
10. **Fase de despegue y de ascenso inicial.** Parte del vuelo desde el principio del despegue hasta los 300 m (1.000 pies) por encima de la elevación de la FATO, si se prevé que el vuelo exceda esa altura, o hasta el final del ascenso en los demás casos.
11. **Punto de decisión para el despegue.** Punto utilizado para determinar la performance del despegue a partir del cual si falla un grupo motor se puede o bien interrumpir el despegue o bien puede continuar en condiciones de seguridad. El TDP se aplica a los helicópteros de clase de performance 1.
12. **Velocidad de seguridad de despegue para giroavión clase A (VTOSS).** En lo que se refiere a una aeronave de ala giratoria, la velocidad mínima a la que se deberá lograr el ascenso con el motor crítico inactivo y los motores restantes activos dentro de los límites de operación aprobados.

Nota: La velocidad mencionada en el párrafo anterior se puede medir por las indicaciones de los instrumentos o alcanzar por medio de un procedimiento especificado en el manual de vuelo.

1. **Superficie de despegue.** Parte de la superficie de un aeródromo que la autoridad del aeródromo haya declarado disponible para el recorrido normal sobre tierra o agua de una aeronave que despega en una dirección en particular.
2. **Nivel deseado de seguridad (TLS).** Expresión genérica que representa el nivel de riesgo que se considera aceptable en circunstancias particulares.
3. **Rodaje.** Movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluidos el despegue y el aterrizaje.
4. **Calle de rodaje.** Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una parte y otra del aeródromo, incluso:
   * + 1. **Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave.** Parte de una rampa designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a las plataformas de estacionamiento de aeronaves únicamente.
       2. **Calle de rodaje de la rampa.** Parte de un sistema de calles de rodaje ubicada en una rampa y destinada a proporcionar una vía para el rodaje que cruza la rampa.
       3. **Calle de salida rápida.** Calle de rodaje unida a una pista en ángulo agudo y diseñada para permitir que los aviones que aterrizan giren a velocidades mayores que las alcanzadas en otras calles de rodaje de salida y minimizar así los tiempos de ocupación de la pista.
5. **Instrucciones Técnicas.** Documento 9284 de la OACI, *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea*, que incluye el suplemento y todos los apéndices que el Consejo de la OACI aprueba y publica periódicamente.

Nota: En el presente reglamento se usa el término “Instrucciones Técnicas”.

1. **Área de control terminal.** Área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATC en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.
2. **Sistema de advertencia y alarma de impacto.** Sistema que proporciona a la tripulación de vuelo información y alertas suficientes para detectar una situación potencialmente peligrosa de impacto contra el suelo, de modo que la tripulación pueda adoptar medidas eficaces para evitar un suceso de CFIT.
3. **Amenaza.** En lo que se refiere a un vuelo, los sucesos o errores que suceden fuera del control de una persona encargada de las operaciones y aumentan la complejidad de la operación y que se deberán gestionar para mantener el margen de seguridad.
4. **Manejo de amenazas.** Proceso para detectar amenazas y responder a estas con contramedidas que reduzcan o eliminen sus consecuencias y que disminuyan la probabilidad de errores o de estados no deseados.

Nota: Véase una descripción de los estados no deseados en el Adjunto C al Capítulo 1 del Documento 9868 de la OACI, Procedimientos para los servicios de navegación aérea: Instrucción (PANS-TRG), y la Circular 314 de la OACI, Manejo de amenazas y errores (TEM) en el control del tránsito aéreo.

1. **Umbral de tiempo.** Distancia expresada en tiempo que fija el Estado del explotador para llegar a un aeródromo de alternativa en ruta, en la que todo tiempo excedente hace necesario que el Estado del explotador apruebe una EDTO.
2. **Duración total prevista.** En el caso de los vuelos IFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar al punto designado, definido en relación con las ayudas a la navegación, desde el cual se tiene previsto iniciar un IAP o, si no hay ayudas a la navegación relacionadas con el aeródromo de destino, para llegar a ese aeródromo. En el caso de los vuelos VFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar a la vertical del aeródromo de destino.
3. **Error vertical total (TVE).** Diferencia geométrica vertical entre la altitud de presión real de vuelo de una aeronave y su altitud de presión asignada (nivel de vuelo).
4. **Trazabilidad.** Característica de una calibración análoga a la genealogía. Se obtiene una calibración trazable cuando cada dispositivo de medición y patrón de trabajo, en una jerarquía que se remonta al patrón nacional, fue debidamente calibrado y los resultados se documentaron correctamente. La documentación proporciona la información necesaria para demostrar que todas las calibraciones de la cadena de calibraciones se realizaron debidamente.
5. **Derrota.** Proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave, cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados con respecto al norte (geográfico, magnético o de la cuadrícula).
6. **Asesoramiento anticolisión.** Asesoramiento que da una dependencia de ATS con el fin de especificar las maniobras para ayudar al piloto a evitar una colisión.
7. **Información de tránsito.** Información publicada por una dependencia de ATS para alertar al piloto de otro tránsito conocido u observado que puede estar cerca de la posición o de la ruta prevista de vuelo y para ayudar al piloto a evitar una colisión.
8. **Programa de instrucción.** Programa que consiste en cursos, material didáctico, instalaciones, equipo de instrucción de vuelo y el personal que se necesita para lograr un objetivo específico de instrucción. Puede incluir un plan de estudios básicos y un plan de estudios especializados.
9. **Especificaciones de instrucción.** Documento que [ESTADO] expide al titular de un certificado de una ATO en el que se especifican los requisitos del programa de capacitación y se autorizan la capacitación, las verificaciones y las pruebas con todas las limitaciones correspondientes.
10. **Tiempo de capacitación.** Tiempo durante el cual un instructor autorizado imparte instrucción de vuelo en tierra o de vuelo simulado en un FSTD aprobado.
11. **Instrucción de competencia del piloto.** Proceso en el que el piloto inspector enseña cada maniobra y procedimiento prescritos a un piloto las veces que sea necesario hasta que este los realice satisfactoriamente durante el período de instrucción.
12. **Transferencia de carga y correo.** Carga y correo que salen en una aeronave distinta de la aeronave en la que llegaron.
13. **Patrón de transferencia.** Patrón que se utiliza para comparar un proceso, sistema o dispositivo de medición en un lugar o nivel con otro proceso, sistema o dispositivo de medición en otro lugar o nivel.
14. **Altitud de transición.** Altitud a la cual, o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de una aeronave por referencia a altitudes.
15. **Certificado de tipo (TC).** Documento expedido por un Estado contratante para definir el diseño de un tipo de aeronave, motor o hélice, y para certificar que este diseño cumple los requisitos particulares de aeronavegabilidad del Estado.

Nota: En algunos Estados contratantes, se puede expedir un documento equivalente a un TC para un tipo de motor o de hélice.

1. **Diseño de tipo.** Conjunto de datos e información necesarios para definir un tipo de aeronave, motor o hélice con el objeto de determinar la aeronavegabilidad.
2. **Carga de rotura.** La carga límite multiplicada por el coeficiente de seguridad apropiado.
3. **Vuelo nocturno no asistido.** En un vuelo en el que un piloto utiliza gafas de visión nocturna, el tramo del vuelo en que el piloto no utiliza dichas gafas con el fin de mantener la referencia visual con la superficie.
4. **Estado no deseado de la aeronave.** Ocurre cuando la tripulación de vuelo pone a la aeronave en una situación de riesgo innecesario.
5. **Equipaje no identificado.** Equipaje en un aeródromo, con o sin etiqueta, que no se puede asociar con un pasajero y que nadie recoge.
6. **Número de las Naciones Unidas (ONU).** Número de cuatro dígitos asignado por el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas y en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos de las Naciones Unidas para identificar un artículo o una sustancia o un grupo particular de artículos o sustancias.
7. **Dispositivo de carga unitarizada (ULD).** Toda variedad de contenedor de carga, contenedor de aeronave, paleta de aeronave con red o paleta de aeronave con red sobre un iglú.
8. **Aeronave no tripulada (UA).** Toda aeronave diseñada para volar sin un piloto a bordo. Puede estar controlada por completo a distancia desde otro lugar (en tierra, en otra aeronave o en el espacio) o estar preprogramada para volar sin ninguna intervención.
9. **Sistema de aeronave no tripulada (UAS).** Aeronave y sus elementos conexos que funcionan sin que haya un piloto a bordo.
10. **Globo libre no tripulado.** Aeróstato sin tripulación propulsado por medios no mecánicos, en vuelo libre.
11. **Imprevisibilidad.** Implementación de medidas de seguridad para aumentar su efecto disuasivo y eficiencia al aplicarlas a intervalos irregulares, en lugares distintos o con distintos medios, de acuerdo con un marco definido.
12. **Convalidación.** Medida tomada por [ESTADO] como alternativa a la expedición de su propia licencia, en la que acepta la licencia expedida por otro Estado contratante como licencia equivalente a la suya propia para uso en una aeronave matriculada en [ESTADO]. También se denomina reconocimiento de la validez de una licencia.
13. **Visibilidad.** Con fines aeronáuticos, el valor más grande de los siguientes:
    * + 1. la distancia máxima a la que se pueda ver y reconocer un objeto de color negro de dimensiones adecuadas, situado cerca del suelo, al ser observado sobre un fondo iluminado;
        2. la distancia máxima a la que se pueden ver e identificar luces de 1.000 candelas aproximadamente sobre un fondo no iluminado.
14. **Reglas de vuelo visual (VFR).** Reglas que rigen la operación de una aeronave en VMC.

Nota: Debido a la comunicación limitada o al equipo de navegación necesario para un vuelo VFR, una aeronave con VFR puede estar sujeta a limitaciones si se le permite volar en un espacio aéreo controlado. En las AIP nacionales se detallan todas las condiciones.

1. **Operación con visibilidad directa visual (VLOS).** Operación en la que el piloto a distancia o el observador de RPA mantiene contacto visual directo no asistido con la RPA.
2. **Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC).** Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales a los mínimos especificados o mejores.

Nota: Los mínimos especificados se incluyen en la Parte 8 del presente reglamento.

1. **Arrendamiento con tripulación.** Arrendamiento de una aeronave con tripulación y otros servicios de apoyo.
2. **Pista mojada.** Una pista se considera mojada cuando su superficie está cubierta de humedad o agua visibles de hasta 3 mm de espesor en la zona de uso prevista.
3. **El futuro de un verbo.** Regla de interpretación en el párrafo 1.1.1.1 (a)(4) de esta parte que indica una acción que le corresponde a la Autoridad.

## Gestión de la seguridad

#### AplicaCIÓN

1. Esta subparte prescribe los procedimientos aplicables a las funciones de gestión de la seguridad relacionadas con la operación segura de aeronaves, o de la ayuda directa a esa operación, que llevan a cabo:
2. prestadores de servicios de seguridad específicos para la aviación; y
3. explotadores.

Nota 1: Las disposiciones de la gestión de la seguridad para los Estados se incluyen en el Anexo 19 de la OACI, Capítulo 3, y se relacionan con un SSP.

Nota 2: En el contexto del presente reglamento, el término “proveedor de servicios” se refiere a las organizaciones que figuran en el párrafo 1.6.1.2 de esta parte y no incluye a los explotadores de la aviación general internacional.

Nota 3: Las disposiciones de la gestión de la seguridad para los proveedores y explotadores especificados de servicios de aviación figuran en el Anexo 19 de la OACI, Capítulo 4, y se relacionan con un SMS.

*Nota 4: Las disposiciones de la gestión de la seguridad que se refieren a tipos específicos de actividades de la aviación se tratan en los anexos correspondientes.*

*Nota 5: Los principios básicos de la gestión de la seguridad aplicables al proceso de evaluación médica de los titulares de licencias figuran en el Anexo 1 de la OACI. El Documento 8984 de la OACI,* Manual de medicina aeronáutica civil, *contiene orientación.*

Capítulos 2, 3, 4 del Anexo 19 de la OACI.

#### SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD. PROVEEDORES DE SERVICIOS

1. A continuación, se mencionan los proveedores de servicios que deberán implementar un SMS:
2. las ATO, aprobadas de acuerdo con la Parte 3 del presente reglamento, que están expuestas a los riesgos de seguridad relacionados con las operaciones de aeronaves durante la prestación de sus servicios;
3. los titulares de AOC de aeronaves, aprobados de acuerdo con la Parte 9 del presente reglamento;
4. los AMO, aprobados de acuerdo con la Parte 6 del presente reglamento, que prestan servicios a los explotadores de aeronaves dedicados al transporte aéreo comercial internacional;
5. las organizaciones responsables del diseño de tipo o la fabricación de aeronaves, motores o hélices;
6. los proveedores de ATS; y
7. los operadores de aeródromos certificados.
8. Los proveedores de servicios que figuran en el párrafo 1.6.1.2(a) de esta subsección deberán implementar un SMS que sea aceptable para la Autoridad y que, como mínimo, deberá:
9. incluir los componentes y los elementos prescritos en la NE 1.6.1.2; y
10. ser proporcional al tamaño del prestador de servicios y a la complejidad de sus productos o servicios de aviación.
11. El SMS deberá definir claramente las líneas de rendición de cuentas sobre seguridad en toda la organización, incluida la rendición de cuentas directa del personal administrativo superior sobre seguridad.

Nota 1: El Documento 9859 de la OACI, Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM), contiene orientación sobre la implementación de un SMS.

Nota 2: Asimismo, las organizaciones que participan en el diseño de tipo o la fabricación de aeronaves necesitan un SMS, de conformidad con el Anexo 8, así como los explotadores de aeródromos, de conformidad con el Anexo 14 de la OACI, toda vez que un Estado cuente con dichos proveedores de servicios.

Nota 3: El Documento 9859 de la OACI contiene orientación sobre un SSP y la delegación de las funciones y actividades relacionadas con la gestión de la seguridad.

Anexo 19 de la OACI 3.3.2.1; 4.1.1; 4.1.2; 4.1.3; 4.1.4; 4.1.5; 4.1.6; 4.1.7; 4.1.8; 4.1.9

#### Sistema de gestión de la seguridad. Explotadores de la aviación general internacional

1. Los explotadores de la aviación general internacional deberán implementar un SMS que cumpla los criterios establecidos por el Estado de matrícula cuando realicen operaciones con:
2. un avión con una masa máxima certificada de despegue superior a 5.700 kg;
3. un avión equipado con uno o más motores turborreactores; o
4. un avión con una configuración de asientos para más de nueve pasajeros.
5. El SMS deberá ser aceptable para la Autoridad y deberá:
6. cumplir los criterios establecidos por el Estado de matrícula;
7. referirse al marco y los elementos del SMS prescritos en la NE 1.6.1.2; y
8. ser proporcional al tamaño y a la complejidad de la operación.

Nota 1: El Documento 9859 de la OACI, Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM), contiene orientación sobre la implementación de un SMS para la aviación general internacional, así como los códigos de prácticas del sector.

Nota 2: El Documento 8335 de la OACI, Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones, contiene orientación sobre las responsabilidades del Estado de matrícula en relación con las operaciones de arrendamiento, fletamento e intercambio. El Documento 10059 de la OACI, Manual sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, contiene orientación sobre la transferencia de las responsabilidades del Estado de matrícula al Estado donde el explotador de aeronaves tiene su sede principal o, si no tiene una sede principal, su dirección permanente de acuerdo con el artículo 83 bis del Convenio de Chicago.

Anexo 19 de la OACI, 3.3.2.3; 3.3.2.4; 4.2

Anexo 6 de la OACI, Parte II, Sección III: 3.1.1; 3.1.2R

REGLAMENTO MODELO DE LA AVIACIÓN CIVIL

[ESTADO]

PARTE 1. NORMAS DE EJECUCIÓN

Versión 2.9

noviembre de 2019

Para facilitar la referencia, el número asignado a cada NE corresponde al reglamento conexo. Por ejemplo, la NE 1.2.1.8 indica una norma que se exige en la sección 1.2.1.8 de esta parte.

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

## PARTE 1. NORMAS DE EJECUCIÓN

#### NE 1.2.1.8 PRUEBAS Y NOTIFICACIÓN RELATIVOS A SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

1. Las siguientes sustancias se consideran psicoactivas:
2. alcohol;
3. opioides;
4. canabinoides;
5. sedantes e hipnóticos;
6. cocaína y otros estimulantes (excepto la cafeína);
7. alucinógenos; y
8. solventes volátiles.

Nota: Véase el Documento 9654 de la OACI, Manual de Prevención al uso Problemático de Sustancias en el Ambiente de Trabajo de la Aviación.

Documento 9654 de la OACI

#### NE 1.3.3 MEDIDAS JUDICIALES COERCITIVAS

1. Estas tablas de muestra son una orientación sobre sanciones y proporcionan un método recomendado para calcular las sanciones por infracciones del presente reglamento.
2. En estas tablas se describen las sanciones civiles mínimas, moderadas o máximas para una sola infracción de un reglamento en particular, de acuerdo con la Sección 701 de la Ley de Seguridad de Aviación Civil, en su forma enmendada. Dichos términos se definen en las siguientes tablas.
3. En estas tablas se describen las sanciones penales mínimas, moderadas o máximas para una sola infracción de un reglamento en particular, de acuerdo con la Sección 702 de la Ley de Seguridad de Aviación Civil, en su forma enmendada. Dichos términos se definen en las siguientes tablas.

Tabla 1. Escala de las sanciones civiles

|  |  |
| --- | --- |
| Parte infractora | Importe de la sanción civil (en dólares estadounidenses) |
| Transportistas aéreos | Máxima: $18.750–25.000  Moderada: $10.000–18.749  Mínima: $2.000–9.999 |
| Explotadores de aeródromos | Máxima: $18.750–25.000  Moderada: $10.000–18.749  Mínima: $2.000–9.999 |
| Personal de transportistas aéreos | Máxima: $850–1.100  Moderada: $650–849  Mínima: $500–649 |
| Propietarios, explotadores, mecánicos y personas sin licencia de la aviación general | Máxima: $850–1.100  Moderada: $650–849  Mínima: $500–649 |
| Organizaciones de mantenimiento reconocidas | Máxima: $16.250–25.000  Moderada: $8.750–16.249  Mínima: $1.850–8.749 |
| Organizaciones de instrucción reconocidas | Máxima: $16.250–25.000  Moderada: $8.750–16.249  Mínima: $1.850–8.749 |

Nota: Los importes de la Tabla 1 se tomaron de la orden 2150.3C de la FAA, Programa de Cumplimiento y Aplicación de la FAA y se presentan aquí con fines ilustrativos.

Tabla 2. Sanciones recomendadas

| Infracción | Sanción recomendada por cada infracción | Medida relativa a licencias y certificados |
| --- | --- | --- |
| I. Explotadores de servicios aéreos y de aeródromos |  |  |
| 1. AMM |  |  |
| (a) No mantener el manual actualizado | Sanción civil mínima | Suspensión de hasta 7 días |
| (b) No proporcionar instrucciones y procedimientos apropiados en el manual | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (c) No distribuir el manual al personal apropiado | Sanción civil mínima a moderada |  |
| (d) Liberación de la aeronave sin equipo requerido | Sanción civil moderada a máxima | Suspensión de hasta 7 días |
| 2. Incumplimiento de las AD | Sanción civil moderada a máxima |  |
| 3. Especificaciones de operaciones |  |  |
| (a) No cumplir con las limitaciones de tiempo de inspección y revisión general | Sanción civil moderada | Suspensión de hasta 7 días |
| (b) Operaciones contrarias a las especificaciones de operaciones (incumplimiento técnico) | Sanción civil mínima |  |
| (c) Operaciones contrarias a las especificaciones de operaciones (probabilidad de tener un efecto adverso potencial o real en las operaciones seguras) | Sanción civil moderada a máxima |  |
| 4. No proporcionar el debido servicio, mantenimiento, reparación e inspección de las instalaciones y el equipo | Sanción civil máxima | Suspensión indefinida hasta que las instalaciones y el equipo reciban el servicio, mantenimiento, reparación e inspección adecuados, o revocación. |
| 5. No proporcionar ni mantener una organización de mantenimiento e inspección | Sanción civil máxima | Suspensión indefinida hasta que haya una organización adecuada de mantenimiento e inspección, o revocación. |
| 6. Programa de capacitación |  |  |
| (a) No tener ni mantener un programa de capacitación eficaz | Sanción civil máxima | Suspensión indefinida hasta que se demuestra el cumplimiento o revocación |
| (b) No tener un programa de capacitación | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (c) No formar adecuadamente al personal | Sanción civil moderada a máxima |  |
| 7. Papeleo de mantenimiento o de las aeronaves |  |  |
| (a) Certificación de aptitud incompleta o sin firmar | Sanción civil entre mínima y máxima |  |
| (b) No revisar los datos de la aeronave después de la reparación | Sanción civil moderada a máxima |  |
| 8. Realización del mantenimiento |  |  |
| (a) Por persona no autorizada | Sanción civil máxima |  |
| (b) No realizar el mantenimiento o realizarlo indebidamente | Sanción civil moderada a máxima |  |
| 9. No revisar los datos de la aeronave después de la reparación | Sanción civil moderada a máxima |  |
| 10. Registros e informes |  |  |
| (a) No redactar informes resumidos exactos de la interrupción mecánica | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (b) No dar acceso a los informes de reparaciones o modificaciones importantes | Sanción civil moderada a máxima | Suspensión indefinida a revocación |
| (c) No elaborar informes exactos de fiabilidad mecánica | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (d) No mantener registros de mantenimiento | Sanción civil máxima a la medida relativa a certificados recomendada | Suspensión de 7 días y, de ahí en adelante, hasta que la aeronave esté en condiciones de aeronavegabilidad |
| (e) No hacer las anotaciones requeridas en el libro de a bordo de la aeronave | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (f) No poner a disposición registros del piloto | Sanción civil moderada a máxima | Suspensión indefinida a revocación |
| (g) No poner a disposición manifiestos de carga | Sanción civil moderada a máxima | Suspensión indefinida a revocación |
| (h) No supervisar ni registrar las comunicaciones radiales en ruta | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (i) Infracción intencional. Anotación intencionalmente falsa o fraudulenta; reproducción o alteración en registro o informe |  | Revocación |
| (i) Infracción intencional. Otros |  | Suspensión de 180 días a revocación |
| 11. Operación de una aeronave que no está en condiciones de aeronavegabilidad |  |  |
| (a) Falta de conformidad técnica con el certificado de tipo, pero sin probabilidades de tener un efecto (potencial o real) en la operación en condiciones de seguridad | Sanción civil mínima |  |
| (b) Falta de conformidad que puede tener o tiene un efecto adverso en la seguridad de la operación | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (c) (c) Liberación de la aeronave sin el equipo requerido | Sanción civil moderada a máxima | Suspensión de hasta 7 días |
| 12. Disposiciones específicas al transporte de pasajeros |  |  |
| (a) Permitir que una persona que parece estar embriagada aborde la aeronave o servirle bebidas alcohólicas | Sanción civil máxima |  |
| (b) No informar a los pasajeros | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (c) No cerciorarse de que haya asiento y cinturón de seguridad para todos los pasajeros | Sanción civil máxima |  |
| (d) Funcionamiento sin sistema de altoparlantes operable | Sanción civil máxima |  |
| (e) No guardar el equipaje correctamente | Sanción civil moderada |  |
| 13. No poner a disposición un asiento en el puesto de pilotaje para los inspectores de la Autoridad que estén realizando una inspección en ruta | Sanción civil máxima |  |
| 14. Disposiciones específicas a la tripulación en el puesto de pilotaje |  |  |
| (a) Utilizar los servicios de un miembro de la tripulación no cualificado | Sanción civil máxima |  |
| (b) Utilizar los servicios de un miembro de la tripulación cuyo certificado médico está vencido | Sanción civil mínima a moderada |  |
| (c) Infracciones del tiempo de vuelo y de servicio | Sanción civil moderada |  |
| 15. Infracción del despacho de vuelos o de la conformidad para el vuelo | Sanción civil moderada a máxima |  |
| 16. Otras disposiciones |  |  |
| (a) Aprobar indebidamente el retorno al servicio de una aeronave | Sanción civil máxima |  |
| (b) Transporte ilegal de una sustancia controlada a sabiendas del transportista; es decir, a sabiendas del personal administrativo |  | Revocación |
| (c) Utilizar los servicios de personal no cualificado que no sea un miembro de la tripulación de vuelo | Sanción civil máxima |  |
| 17. Infracciones de seguridad |  |  |
| (a) No inspeccionar debidamente el equipaje o a cada pasajero | Sanción civil máxima |  |
| (b) Acceso no autorizado a zonas de operaciones del aeródromo | Sanción civil máxima |  |
| (c) No cumplir con el programa de seguridad del transportista aéreo y no detectar armas, dispositivos incendiarios y otros dispositivos peligrosos | Sanción civil máxima |  |
| (d) El personal administrativo obliga, consiente o promueve la falsificación de registros o informes |  | Revocación |
| (e) No mantener deliberadamente registros de los empleados | Sanción civil máxima |  |
| (f) No controlar la identidad | Sanción civil moderada |  |
| (g) No someter a prueba a los encargados de inspecciones o del equipo de prueba | Sanción civil moderada |  |
| (h) No impartir instrucción debidamente | Sanción civil moderada |  |
| (i) No mantener involuntariamente registros de pruebas de los encargados de inspecciones | Sanción civil mínima a moderada |  |
| (j) Uso inapropiado de los dosímetros | Sanción civil mínima |  |
| (k) No presentar la identificación | Sanción civil mínima a moderada |  |
| (l) No gestionar o controlar el sistema de identificación | Sanción civil máxima |  |
| (m) No llevar a cabo una verificación de antecedentes | Sanción civil mínima a moderada |  |
| (n) No detectar objetivos de prueba | Sanción civil máxima |  |
| (o) No cumplir con el programa de seguridad aprobado o actualizado | Sanción civil máxima |  |
| (p) Falta de respuesta oportuna por parte del agente de mantenimiento del orden público | Sanción civil máxima |  |
| II. Personal de transportistas aéreos |  |  |
| 1. Mantenimiento, incluidas las inspecciones |  |  |
| (a) Realizar mantenimiento sin licencia, habilitación o autorización | Sanción civil máxima |  |
| (b) Realizar mantenimiento que supera las limitaciones |  | Suspensión de 30 a 45 días |
| (c) No realizar mantenimiento debidamente |  | Suspensión de 30 a 120 días |
| 2. Personal de inspección |  |  |
| (a) No realizar la inspección requerida |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (b) Realizar una inspección inadecuada |  | Suspensión de 30 a 120 días |
| (c) Liberar una aeronave al servicio inadecuadamente |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (d) Liberar una aeronave al servicio sin equipo requerido |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| 3. Registros e informes |  |  |
| (a) No hacer anotaciones en el libro de a bordo de la aeronave |  | Suspensión de 15 a 60 días |
| (b) No hacer anotaciones en las hojas de trabajo |  | Suspensión de 15 a 30 días |
| (c) No hacer anotaciones en otro registro de mantenimiento |  | Suspensión de 15 a 30 días |
| (d) No firmar el trabajo o la inspección efectuados |  | Suspensión de 15 a 30 días |
| (e) No completar y firmar una aprobación para volver al servicio |  | Suspensión de 15 a 30 días |
| (f) Falsificación intencional de registros o informes |  | Revocación |
| 4. Antes del vuelo |  |  |
| (a) No usar la lista de verificación de la cabina de vuelo antes del vuelo |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (b) No verificar libros de a bordo de la aeronave, manifiestos de vuelo, condiciones meteorológicas, etc. |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (c) No realizar la inspección requerida |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (d) No inspeccionar o inspeccionar indebidamente la aeronave |  | Suspensión de 15 a 30 días |
| (e) No comprobar que cada pasajero tenga asiento y cinturón de seguridad |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| 5. Rodaje |  |  |
| (a) No ajustarse a la autorización o a la instrucción de rodaje |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (b) Colisión durante el rodaje |  | Suspensión de 30 a 180 días |
| (c) Chorro de reactor |  | Suspensión de 30 a 120 días |
| (d) Rodaje con pasajeros de pie |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (e) Rodaje fuera de la pista, calle de rodaje o rampa |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| 6. Despegue |  |  |
| (a) Despegue contrario a la instrucción o autorización |  | Suspensión de 60 a 120 días |
| (b) Despegue por debajo de los mínimos meteorológicos |  | Suspensión de 60 a 120 días |
| (c) Despegue de una aeronave con sobrecarga (que excede la masa máxima certificada de despegue) |  | Suspensión de 60 a 120 días |
| 7. En ruta |  |  |
| (a) Desviación de la autorización o instrucción |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (b) Operación VFR dentro de nubes |  | Suspensión de 90 días a revocación |
| (c) Operación de una aeronave que no está en condiciones de aeronavegabilidad |  | Suspensión de 30 a 180 días |
| (d) Salida de la cabina de vuelo sin autorización |  | Suspensión de 15 a 30 días |
| (e) Operación en una zona restringida o prohibida, o en un área de control positivo con autorización |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (f) Operación sin el equipo requerido |  | Suspensión de 15 a 120 días |
| (g) Mal manejo o agotamiento del combustible |  | Suspensión de 30 a 150 días |
| (h) Operación contraria a NOTAM |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (i) Manejo no autorizado de los mandos |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| 8. Aproximación al aterrizaje |  |  |
| (a) Desviación de la autorización o instrucción en el área terminal |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (b) Aproximación por debajo de los mínimos meteorológicos |  | Suspensión de 60 a 120 días |
| (c) Exceder los límites de velocidad en áreas de tránsito del aeródromo |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| 9. Aterrizaje |  |  |
| (a) Aterrizar en el aeródromo equivocado |  | Suspensión de 90 a 180 días |
| (b) Desviación del procedimiento de aproximación por instrumentos |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (c) Aterrizaje con sobrepeso |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (d) Aterrizaje brusco |  | Suspensión de 15 a 60 días |
| (e) Aterrizaje corto o largo |  | Suspensión de 30 a 180 días |
| (f) Aterrizaje con el tren replegado |  | Suspensión de 15 a 90 días |
| (g) No cumplir con el sistema de pista preferente |  | Suspensión de 15 días |
| (h) Desviación de la autorización o instrucción |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| 10. Admisión no autorizada al puesto de pilotaje |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| 11. No cerrar con llave la puerta de la cabina de vuelo | Sanción civil máxima | Suspensión de 30 días |
| 12. Trabajar, o intentar trabajar, como miembro de la tripulación de vuelo bajo los efectos de licor o de otras sustancias psicoactivas, o haber consumido bebidas alcohólicas en las 8 horas previas |  | Revocación de emergencia |
| 13. Denegar la entrada autorizada a la cabina de vuelo de un inspector autorizado |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| 14. Limitaciones de tiempo de vuelo y de servicio |  | Suspensión de 15 a 90 días |
| 15. Operación sin la licencia, el certificado o la habilitación requeridos |  |  |
| (a) Certificado médico |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (b) No tener la habilitación de tipo |  | Suspensión de 180 días a revocación |
| (c) Falta de verificación de competencia o comprobación de verificación de línea |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (d) Falta de experiencia actualizada, instrucción inicial o recurrente. |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (e) No estar provisto de un certificado médico o de una licencia o autorización actualizados | Sanción civil mínima a moderada |  |
| (f) Operación con discapacidad física conocida que es motivo de descalificación |  | Revocación |
| (g) Operación sin un certificado médico válido cuando no se reúnen las condiciones médicas o se aplazó la solicitud de un certificado médico |  | Revocación |
| 16. No mantener el manual actualizado | Sanción civil mínima | Suspensión de 30 a 90 días |
| III. Particulares y propietarios, pilotos, personal de mantenimiento, organizaciones de mantenimiento reconocidas y organizaciones de instrucción reconocidas de la aviación general | |  |
| 1. Propietarios y explotadores que no sean los miembros de la tripulación requeridos |  |  |
| (a) Incumplimiento de los AD | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (b) No efectuar el mantenimiento o efectuarlo indebidamente, incluido el mantenimiento necesario | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (c) No hacer anotaciones apropiadas en los libros de a bordo de la aeronave | Sanción civil mínima a moderada |  |
| (d) Operación de una aeronave más allá del límite de la inspección progresiva, anual o de 100 horas | Sanción civil mínima a moderada |  |
| (e) Operación de una aeronave que no está en condiciones de aeronavegabilidad | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (f) Falsificación intencional de cualquier anotación, reproducción o alteración en cualquier registro o informe | Sanción civil máxima | Revocación |
| 2. Organizaciones de mantenimiento de aviación |  |  |
| (a) No facilitar de manera adecuada el servicio, mantenimiento, reparaciones e inspección apropiados | Sanción civil moderada a máxima | Suspensión indefinida hasta el cumplimiento o revocación. |
| (b) No proporcionar el personal adecuado que pueda efectuar, supervisar e inspeccionar el trabajo para el cual el organismo está habilitado | Sanción civil máxima | Suspensión de 7 días y, de ahí en adelante, hasta que se proporcione el personal adecuado  Suspensión indefinida hasta el cumplimiento o revocación. |
| (c) No tener suficiente personal cualificado para mantenerse al día con el volumen de trabajo | Sanción civil máxima | Suspensión por un máximo de 7 días o hasta que el titular del certificado cuente con suficiente personal cualificado |
| (d) No mantener registros del personal de supervisión e inspección | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (e) No mantener registros e informes de rendimiento | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (f) No cerciorarse de que la calibración correcta de todo el equipo de inspección y de prueba se realice en intervalos prescritos | Sanción civil entre mínima y máxima |  |
| (g) No describir adecuadamente el trabajo realizado | Sanción civil entre mínima y máxima |  |
| (h) Omisión de las anotaciones en el libro de a bordo, los registros o los informes que le corresponde hacer al mecánico | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (i) No completar o no firmar una aprobación para volver al servicio | Sanción civil mínima a moderada |  |
| (j) Inspección del trabajo realizado y aprobación para el retorno al servicio por otra persona que no sea un inspector cualificado | Sanción civil máxima o suspensión de 30 días | Suspensión de hasta 30 días |
| (k) No contar con un sistema de inspección adecuado que permita un control de la calidad satisfactorio | Sanción civil moderada o suspensión de 30 días o más hasta contar con un sistema de inspección adecuado. | Suspensión de hasta 30 días y, de ahí en adelante, hasta contar con un sistema de inspección adecuado |
| (l) Mantener o modificar un producto aeronáutico para el cual está habilitado sin utilizar los datos técnicos, el equipo o las instalaciones correspondientes | Sanción civil máxima | Suspensión de hasta 30 días |
| (m) No efectuar el mantenimiento, las reparaciones, las modificaciones o las inspecciones correspondientes, o efectuarlos indebidamente | Sanción civil moderada a máxima | Suspensión de hasta 30 días |
| (n) Mantener o modificar la estructura, el grupo propulsor, una hélice, instrumento, radio o accesorio para el cual no está habilitado | Sanción civil máxima o revocación | Suspensión o revocación |
| (o) No notificar oportunamente a la Autoridad defectos o que una aeronave no está en condiciones de aeronavegabilidad. | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (p) No satisfacer los requisitos de alojamiento e instalaciones | Sanción civil moderada | Suspensión hasta satisfacer los requisitos de alojamiento e instalaciones |
| (q) Cambiar de ubicación, alojamiento o instalaciones sin previa aprobación por escrito | Sanción civil moderada | Suspensión hasta que se dé la aprobación |
| (r) Operar como organismo de mantenimiento reconocido sin tener un certificado de AMO | Sanción civil máxima |  |
| (s) No permitir a la Autoridad que inspeccione | Sanción civil máxima | Suspensión indefinida hasta que se permita a la Autoridad inspeccionar. |
| 3. Personal de mantenimiento de aviación general |  |  |
| (a) No corregir los datos de la aeronave después de modificaciones o reparaciones importantes |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (b) No realizar el mantenimiento o realizarlo indebidamente |  | Suspensión de 30 a 120 días |
| (c) Cuando el mecánico no lleva a cabo la inspección debidamente |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (d) Cuando el mecánico no registra la inspección |  | Suspensión de 15 a 30 días |
| (e) Titular de una autorización de inspección que no realiza la inspección debidamente |  | Suspensión de 60 días a revocación |
| (f) Titular de una autorización de inspección que no registra la inspección |  | Suspensión de 15 a 30 días |
| (g) Mantenimiento realizado por una persona sin certificado | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (h) Mantenimiento realizado por una persona que sobrepasa las limitaciones del certificado |  | Suspensión de 15 a 60 días |
| (i) Aprobación indebida de retorno al servicio |  | Suspensión de 30 a 120 días |
| (j) No hacer anotaciones de registro del mantenimiento |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (k) No describir adecuadamente el trabajo realizado |  | Suspensión de 15 a 30 días |
| (l) Falsificación de registros de mantenimiento |  | Revocación |
| 4. Operaciones realizadas por alumnos |  |  |
| (a) Transporte de pasajeros |  | Revocación |
| (b) Vuelo solo sin aprobación |  | Suspensión de 45 a 90 días |
| (c) Operación en un vuelo internacional |  | Suspensión de 60 a 90 días |
| (d) Uso de una aeronave en negocios |  | Suspensión de 30 a 120 días |
| (e) Operación por remuneración o alquiler |  | Revocación |
| 5. Instructores para licencias, habilitaciones, autorizaciones y aprobaciones |  |  |
| (a) Aprobación falsa de una licencia, habilitación, autorización o registro de alumno piloto |  | Revocación |
| (b) Exceder las limitaciones de tiempo de vuelo u otra limitación del tiempo de instrucción |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (c) Instrucción en una aeronave o curso para el cual no está habilitado |  | Suspensión de 60 a 180 días |
| 6. Infracciones de operaciones |  |  |
| (a) Operación sin certificado de aeronavegabilidad o de matrícula válido | Suspensión de 30 a 90 días |  |
| (b) No cerrar el plan de vuelo o no dar aviso de llegada | Acción administrativa o sanción civil mínima |  |
| (c) Operación sin una licencia de piloto válida (sin licencia) | Sanción civil máxima |  |
| (d) Operación con una licencia de piloto que ha sido suspendida |  | Revocación de emergencia |
| (e) Operación sin tener consigo una licencia de piloto o un certificado médico | Sanción civil mínima |  |
| (f) Operación sin un certificado médico válido (sin certificado médico expedido) |  | Revocación |
| (g) Operación por remuneración o alquiler sin una CPL |  | Suspensión de 90 días a revocación |
| (h) Operación sin habilitación de clase o tipo |  | Suspensión de 60 a 120 días |
| (i) No cumplir con las condiciones especiales del certificado médico |  | Suspensión de 90 días a revocación |
| (j) Operación con una deficiencia física conocida |  | Suspensión de 90 días a revocación |
| (k) No obtener información previa al vuelo |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (l) Desviación de una instrucción o aprobación del ATC |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (m) Rodaje, despegue o aterrizaje sin aprobación cuando la torre de ATC está abierta |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (n) No mantener radiocomunicación en el área de tránsito del aeródromo |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (o) No respetar las líneas de vuelo del aeródromo |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (p) Operación en el área de control terminal sin aprobación o en contra de ésta |  | Suspensión de 60 a 90 días |
| (q) No mantener la altitud en el área de tránsito del aeródromo |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (r) Exceder las limitaciones de velocidad en el área de tránsito |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (s) Operación de una aeronave que no está en condiciones de aeronavegabilidad |  | Suspensión de 30 a 180 días |
| (t) No cumplir con las directivas de aeronavegabilidad |  | Suspensión de 30 a 180 días |
| (u) Operación sin los instrumentos o el equipo requeridos |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (v) Exceder las limitaciones de operación |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (w) Operación dentro de una zona restringida o prohibida, o dentro de un área de control positivo |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (x) No ajustarse a las reglas de derecho de paso |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (y) No cumplir con las altitudes de crucero VFR |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (z) No mantener las altitudes mínimas requeridas sobre estructuras, personas o vehículos en: |  |  |
| i. Un área congestionada |  | Suspensión de 60 a 180 días |
| ii. Un área de poca densidad |  | Suspensión de 30 a 120 días |
| (aa) No mantener escucha de radio mientras se está bajo IFR |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (bb) No notificar puntos de notificación obligatoria según IFR. |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (cc) No exhibir las luces de posición |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (dd) No tener las configuraciones del altímetro adecuadas |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| (ee) Operaciones relativas a las condiciones meteorológicas: |  |  |
| i. No cumplir con los mínimos de visibilidad en un espacio aéreo controlado |  | Suspensión de 60 a 180 días |
| ii. No cumplir con los mínimos de visibilidad fuera del espacio aéreo controlado |  | Suspensión de 30 a 120 días |
| iii. No cumplir con los requisitos de la distancia desde las nubes en espacio aéreo controlado |  | Suspensión de 60 a 180 días |
| iv. No cumplir con los requisitos de distancia desde las nubes fuera del espacio aéreo controlado |  | Suspensión de 30 a 120 días |
| (ff) No cumplir con los mínimos de aterrizaje de las IFR |  | Suspensión de 45 a 180 días |
| (gg) No cumplir con procedimientos de aproximación por instrumentos |  | Suspensión de 45 a 180 días |
| (hh) Operaciones negligentes o temerarias: |  |  |
| i. Mal manejo o agotamiento del combustible |  | Suspensión de 30 a 150 días |
| ii. Aterrizaje con el tren replegado |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| iii. Aterrizaje corto o largo |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| iv. Aterrizaje o despegue en una pista cerrada |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| v. Aterrizaje o despegue en rampas u otras áreas inadecuadas |  | Suspensión de 30 a 120 días |
| vi. Colisión durante rodaje |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| vii. Dejar la aeronave desatendida con el motor encendido |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| viii. Giro manual de la hélice de la aeronave sin una persona cualificada al mando |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| ix. Arrojar un objeto desde la aeronave sin autorización |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| x. Remolque no autorizado |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| xi. Vuelo acrobático en aerovía, sobre zona congestionada, por debajo de una altitud mínima, etc. |  | Suspensión de 90 a 180 días |
| xii. Despegue con cantidad insuficiente de combustible |  | Suspensión de 30 a 150 días |
| xiii. Funcionamiento para provocar riesgo de colisión |  | Suspensión de 60 a 180 días |
| xiv. (e) Rodaje fuera de la pista, calle de rodaje o rampa |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| (ii) Operaciones con pasajeros |  |  |
| i. Operación sin asiento o puesto aprobado ni cinturón de seguridad aprobado para cada persona a bordo de la aeronave que debe llevarlo durante el despegue, el vuelo en ruta y el aterrizaje |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| ii. Transportar a pasajeros que están bajo los efectos de drogas o de alcohol |  | Suspensión de 60 a 120 días |
| iii. Realizar maniobras de acrobacia cuando no todos los pasajeros están equipados con paracaídas aprobados |  | Suspensión de 60 a 90 días |
| iv. Uso de paracaídas no autorizado |  | Suspensión de 30 a 60 días |
| v. Permitir un salto con paracaídas no autorizado |  | Suspensión de 30 a 90 días |
| vi. Transporte de pasajero(s) sin la experiencia de vuelo reciente exigida |  | Suspensión de 30 a 120 días |
| 7. Infracciones en la placa de identificación de la aeronave |  |  |
| (a) Extracción, cambio o colocación indebidos de información de identificación en un producto |  |  |
| i. Inadvertidamente | Sanción civil mínima |  |
| ii. Tergiversación intencional de la identidad del producto | Sanción civil máxima | Revocación |
| (b) Extracción o instalación indebida de una placa de identificación |  |  |
| i. Inadvertidamente | Sanción civil mínima |  |
| ii. Tergiversación intencional de la identidad del producto | Sanción civil máxima | Revocación |
| 8. Organizaciones de instrucción reconocidas |  |  |
| (a) Permitir a sabiendas que se usen aeronaves de escuela para el transporte ilegal de sustancias controladas u otras actividades ilícitas |  | Revocación |
| (b) Negativa a permitir la inspección de instalaciones, equipos, personal, registros o certificado por parte de la Autoridad | Sanción civil máxima | Suspensión indefinida hasta que se permita a la Autoridad inspeccionar, incluso revocación |
| (c) Publicidad falsa | Sanción civil máxima |  |
| (d) Asignación de créditos o la graduación indebidos a un alumno |  |  |
| i. Inadvertidamente | Sanción civil moderada a máxima |  |
| ii. Intencional |  | Revocación |
| (e) Negarse a permitir que la Autoridad realice la prueba, verificación o examen de un alumno | Sanción civil máxima | Suspensión indefinida hasta que se permita a la Autoridad proceder a la evaluación, el control o el examen, incluso revocación |
| (f) Instrucción no cualificada o no autorizada | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (g) No establecer ni mantener registros de capacitación | Sanción civil moderada a máxima |  |
| 1. Falta de cumplimiento con la lista de verificación o el manual del explotador | Sanción civil mínima |  |
| IV. Infracciones de seguridad y protección cometidas por particulares |  |  |
| 1. Equipaje facturado |  |  |
| (a) No declarar posesión de un arma de fuego descargada | Sanción civil mínima |  |
| (b) Arma de fuego cargada | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (c) Dispositivo incendiario o explosivo | Hasta la sanción civil máxima, la remisión penal, o ambas |  |
| 2. Individuos que no son pasajeros: sin intención de abordar |  |  |
| (a) Posesión de arma de fuego (descargada, descargada con munición accesible o cargada) u otra arma peligrosa o mortal (incluidas las armas de ruido): |  |  |
| i. En el punto de inspección sin circunstancias agravantes | Sanción civil mínima |  |
| ii. En el punto de inspección con circunstancias agravantes | Sanción civil moderada a máxima |  |
| iii. En área estéril sin circunstancias agravantes | Sanción civil mínima a moderada |  |
| iv. En un área estéril con circunstancias agravantes | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (b) Posesión de un material incendiario o explosivo en el punto de inspección o área estéril sin intención de abordar un vuelo | Sanción civil moderada a máxima, remisión penal, o ambas |  |
| (c) Ocultamiento ingenioso de un arma de fuego (cargada o descargada) u otra arma peligrosa o mortal (incluidas las armas de ruido), o material incendiario o explosivo en el punto de inspección o área estéril. | Sanción civil máxima, remisión penal, o ambas |  |
| 3. Pasajeros: con intención de abordar |  |  |
| (a) Posesión de arma peligrosa o mortal (incluidos el gas paralizante de autoprotección y las armas de ruido, etc., pero con exclusión de armas de fuego y materiales incendiarios o explosivos) que serían accesibles durante el vuelo en el transporte aéreo: |  |  |
| i. En el punto de inspección sin circunstancias agravantes | Sanción civil mínima |  |
| ii. En el punto de inspección con circunstancias agravantes | Sanción civil moderada a máxima |  |
| iii. En el área estéril o a bordo de la aeronave sin circunstancias agravantes | Sanción civil mínima a moderada |  |
| iv. En el área estéril o a bordo de la aeronave con circunstancias agravantes | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (b) Posesión de arma de fuego que sería accesible durante el vuelo en el transporte aéreo, descargada y sin munición accesible: |  |  |
| i. En el punto de inspección sin circunstancias agravantes | Sanción civil mínima a moderada |  |
| ii. En el punto de inspección con circunstancias agravantes | Sanción civil máxima |  |
| iii. En el área estéril o a bordo de la aeronave sin circunstancias agravantes | Sanción civil moderada |  |
| iv. En el área estéril o a bordo de la aeronave con circunstancias agravantes | Sanción civil máxima |  |
| (c) Posesión de arma de fuego que sería accesible durante el vuelo en el transporte aéreo, cargada o con munición accesible: |  |  |
| i. En el punto de inspección sin circunstancias agravantes | Sanción civil moderada a máxima |  |
| ii. En el punto de inspección con circunstancias agravantes | Sanción civil máxima |  |
| iii. En el área estéril o a bordo de la aeronave sin circunstancias agravantes | Sanción civil moderada a máxima |  |
| iv. En el área estéril o a bordo de la aeronave con circunstancias agravantes | Sanción civil máxima |  |
| (d) Ocultamiento ingenioso de un arma peligrosa o mortal (incluidas las armas de ruido pero con exclusión de armas de fuego y materiales incendiarios o explosivos) en el punto de inspección, en el área estéril o a bordo de la aeronave. | Sanción civil máxima, remisión penal, o ambas |  |
| (e) Posesión de material incendiario o explosivo en el punto de inspección, en el área estéril o a bordo de la aeronave que sería accesible durante el vuelo en transporte aéreo. | Sanción civil máxima, remisión penal,o ambas |  |
| (f) Ocultamiento ingenioso de un arma de fuego o material incendiario o explosivo en el punto de inspección, en el área estéril o a bordo de la aeronave | Sanción civil máxima, remisión penal, o ambas |  |
| 4. Otros actos |  |  |
| (a) Entrar en el área estéril sin haberse sometido a inspección (sin circunstancias agravantes) | Sanción civil mínima |  |
| (b) Entrar en el área estéril sin haberse sometido a inspección (con circunstancias agravantes) | Sanción civil moderada a máxima |  |
| (c) Dar o transmitir información falsa sobre el intento de cometer un acto que sería un delito prohibido por la Sección 702 de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil | Sanción civil máxima |  |
| (d) Acto amenazador manifiesto u otro intento de uso o exhibición peligrosa de un arma de fuego, material incendiario o explosivo, u otra arma mortal o peligrosa (incluidas las armas paralizantes) | Sanción civil máxima, remisión penal, o ambas |  |
| (e) Infracción de la Sección 702 de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil | Remisión penal |  |
| 5. Pasajeros insubordinados |  |  |
| (a) Interferencia con un miembro de la tripulación | Sanción civil máxima |  |
| (b) Ataque físico o amenaza de ataque físico a un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina | US $1.100–$8.000 |  |
| (c) Ataque físico o amenaza de ataque físico a un individuo que no sea un miembro de la tripulación | US $500–$5.000 |  |
| (d) Actuar de manera que represente una amenaza inminente a la seguridad de la aeronave o a otras personas en la aeronave | US $5.000–$27.500 |  |
| (e) Fumar mientras el cartel de “No fumar’ está encendido | Sanción civil máxima |  |
| (f) Fumar en el baño de la aeronave | Sanción civil máxima |  |
| (g) Alterar el detector de humo | US $1.800–$2.200 |  |
| (h) No ajustarse el cinturón de seguridad cuando el cartel del cinturón de seguridad está iluminado | Sanción civil mínima a moderada |  |
| (i) No ocupar el asiento o lugar aprobado con un cinturón de seguridad y, si está instalado, el arnés de hombro debidamente fijo durante el movimiento en la superficie, el despegue o el aterrizaje | Sanción civil mínima a moderada |  |
| (j) Uso de dispositivo electrónico portátil | Sanción civil máxima |  |
| (k) Consumo de bebidas alcohólicas no servidas por el explotador | Sanción civil máxima |  |
| 6. Cumplimiento con énfasis especial: individuos que apuntan haces láser a la aeronave |  |  |
| 1. Infracción única, intencional o involuntaria, que comete una persona por primera vez | Sanción civil moderada (US $2.200–$4.399); mayor si la persona es titular de un certificado de aviador y debe entender el daño potencial que conlleva el acto |  |
| 1. Infracción intencional por un individuo que es titular de certificado de aviador | Sanción penal hasta el máximo legal (US $11.000 por infracción) |  |
| 1. Infracción intencional por titular de certificado de aviador, independientemente de si el aviador estaba ejerciendo las atribuciones conferidas por su certificado en el momento de cometer la infracción. | Sanción civil máxima | Revocación (además de la sanción civil) |
| 7. Falsificación |  |  |
| 1. Dato, reproducción o cambio de información intencionalmente falsos o fraudulentos en una solicitud, licencia, certificado, habilitación o aprobación |  | Revocación de certificados autorizados |
| 8. Varios |  |  |
| 1. Transporte de sustancias ilegales a bordo de la aeronave |  | Revocación |
| 1. Operación sin certificado de operación exigido |  | Suspensión de 60 a 120 días |
| 1. Uso indebido de medio de identificación aprobado por aeródromo | Sanción civil mínima a moderada |  |
| 1. Afirmación incorrecta en solicitud para una licencia o un certificado médico personal. |  | Suspensión indefinida (a la espera de la corrección de la solicitud y determinación de la calificación) o revocación de una licencia o un certificado médico personal |
| 1. Negativa a presentar la licencia o el certificado médico correspondiente del personal |  | Suspensión de 30 días y hasta la presentación o revocación |
| V. INFRACCIONES DE TITULARES Y EXPLOTADORES DE AERONAVES EN MATERIA DE MATRICULACIÓN |  |  |
| 1. Operación de una aeronave que no está matriculada |  | Suspensión de 30 a 90 días de la licencia del piloto |
| 1. Operación de una aeronave sin un certificado de matrícula vigente y válido de la aeronave a bordo de esta | Sanción civil mínima o máxima sólo si el explotador no es el piloto | Suspensión de 30 a 90 días del certificado del piloto |
| 1. No devolver un certificado de matrícula vencido o sin validez de la aeronave |  | Revocación del certificado de matrícula de la aeronave |
| 1. Uso de aeronave matriculada para realizar o posibilitar actividades ilegales |  | Revocación obligatoria del certificado de matrícula de la aeronave y de todos los demás certificados de matrícula de la aeronave expedidos a su propietario, y revocación de todas las licencias y certificados médicos del personal |
| VI. TODOS LOS INDIVIDUOS Y LAS ENTIDADES |  |  |
| 1. No entregar una licencia, autorización u otra aprobación o certificado médico que esté suspendido o revocado | Persona natural: sanción civil moderada por día, en general, con la sanción civil total  US $5.000–$11.000  Persona jurídica: sanción civil moderada por día |  |

Orden 2150.3C de la FAA

#### NE 1.6.1.2 Sistema de gestión de la seguridad. Proveedores de servicios

Nota 1: El Documento 9859 de la OACI, Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM), contiene orientación sobre la aplicación del marco para un SMS.

Nota 2: Las interfaces del proveedor de servicios con otros organismos pueden ser una contribución importante a la seguridad de sus productos o servicios. El Documento 9859 de la OACI contiene orientación sobre el manejo de la interfaz en lo que se refiere al SMS.

Nota 3: En lo relacionado con los proveedores de servicios en este contexto, “rendición de cuentas” se refiere a una obligación que no se puede delegar, y “responsabilidades” se refiere a las funciones y actividades que se pueden delegar.

1. A continuación, se especifica el marco para que un proveedor de servicios implemente un SMS y lo mantenga al día.
2. Normas y objetivos de seguridad:
   * + 1. Compromiso de gestión
          1. El proveedor de servicios deberá definir su política de seguridad de acuerdo con los requisitos nacionales e internacionales. Las normas de seguridad deberán:
3. reflejar el compromiso de la organización en materia de seguridad, como promover una cultura de seguridad positiva;
4. incluir una declaración clara sobre la asignación de los recursos necesarios para implementar la política de seguridad;
5. incluir los procedimientos para los informes de seguridad;
6. indicar claramente los tipos de comportamiento inaceptables relacionados con las actividades de la aviación del proveedor de servicios y mencionar las circunstancias en las que no se aplicarán medidas disciplinarias;
7. estar firmadas por el administrador responsable de la organización;
8. comunicarse, con aval visible, a toda la organización;
9. revisarse periódicamente para garantizar que sigan siendo pertinentes y apropiadas para el proveedor de servicios.
   * + - 1. Teniendo debidamente en cuenta su política de seguridad, el proveedor de servicios deberá definir los objetivos de seguridad. Los objetivos de seguridad deberán:
10. sentar las bases para la vigilancia y medición de la performance de seguridad, según lo exige el párrafo (a)(3)(i)(B) de esta NE;
11. reflejar el compromiso del proveedor de servicios de mantener y mejorar continuamente la efectividad general del SMS;
12. comunicarse a toda la organización; y
13. revisarse periódicamente para garantizar que sigan siendo pertinentes y apropiados para el proveedor de servicios.

*Nota: El Documento 9859 de la OACI contiene orientación sobre cómo fijar los objetivos de seguridad.*

* + - 1. Rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad
         1. El proveedor de servicios deberá:

1. designar al administrador responsable quien, independientemente de otras funciones, será el encargado, en nombre de la organización, de implementar un SMS efectivo y mantenerlo al día;
2. definir claramente las líneas de responsabilidad en materia de seguridad en toda la organización, incluida la rendición de cuentas directa de la seguridad del personal administrativo superior;
3. definir las responsabilidades de todos los miembros de la administración, independientemente de otras funciones, así como de los empleados, respecto a la performance de seguridad de la organización;
4. documentar la rendición de cuentas, responsabilidades y facultades de la seguridad y comunicarlas a toda la organización; y
5. definir los niveles de administración con autoridad para tomar decisiones relacionadas con la tolerancia a riesgos para la seguridad.
   * + 1. Nombramiento de personal clave en materia de seguridad.
          1. El proveedor de servicios deberá nombrar a un administrador de la seguridad que esté a cargo de implementar el SMS y mantenerlo al día.

Nota: Según el tamaño del proveedor de servicios y la complejidad de sus productos o servicios de aviación, las responsabilidades de implementar el SMS y mantenerlo al día se pueden asignar a una o más personas que desempeñen la función de administrador de seguridad, como su función única o en combinación con otras obligaciones, siempre que esto no dé lugar a conflictos de intereses.

* + - 1. Coordinación de la planificación de respuesta a emergencias
         1. El proveedor de servicios que tiene la obligación de establecer y mantener al día un plan de respuesta a emergencias para los accidentes e incidentes en las operaciones de aeronaves y demás emergencias de la aviación deberá comprobar que dicho plan esté debidamente coordinado con los planes de respuesta a emergencias de las organizaciones con las que debe interactuar en la prestación de sus servicios y productos.
      2. Documentación del SMS
         1. El proveedor de servicios deberá redactar y mantener al día un Manual del SMS que describa sus:

1. políticas y objetivos de seguridad;
2. requisitos del SMS;
3. procesos y procedimientos del SMS; y
4. rendición de cuentas, responsabilidades y facultades para estos procesos y procedimientos del SMS.
   * + - 1. El proveedor de servicios deberá establecer y mantener al día los registros de operaciones del SMS como parte de su documentación del SMS.

Nota: Según el tamaño del proveedor de servicios y la complejidad de sus productos o servicios de aviación, los registros de operaciones del SMM y el SMS pueden ser documentos independientes o estar integrados con los demás documentos (o la documentación) de la organización que mantiene el proveedor de servicios.

1. Gestión de los riesgos para la seguridad
   * + 1. Identificación de peligros.
          1. El proveedor de servicios deberá establecer y mantener al día un proceso para determinar los peligros asociados con sus productos y servicios de aviación.
          2. El proveedor de servicios deberá basar su determinación de los peligros en una combinación de métodos reactivos y proactivos.
       2. Evaluación y mitigación de los riesgos para la seguridad.
          1. El proveedor de servicios deberá establecer y mantener al día un proceso que garantice el análisis, la evaluación y el control de los riesgos para la seguridad asociados con los peligros identificados.

Nota: El proceso puede incluir métodos predictivos para el análisis de los datos de seguridad.

1. Garantía de la seguridad:
   * + 1. Seguimiento y medición de la performance de seguridad
          1. El proveedor de servicios deberá determinar y mantener los medios para verificar la performance de seguridad de la organización y convalidar la efectividad de los controles de riesgos para la seguridad.

Nota: El proceso de auditoría interna se refiere a vigilar el cumplimiento de los reglamentos de seguridad, la base sobre la que se elaboró el SMS, y a evaluar la efectividad de estos controles de riesgos para la seguridad y del SMS. El Documento 9859 de la OACI contiene orientación sobre el alcance de este proceso de auditoría interna.

* + - * 1. El proveedor de servicios deberá verificar la performance de seguridad de la organización en lo que se refiere a que los indicadores y objetivos del SMS sean compatibles con los objetivos de seguridad de la organización.
      1. Gestión del cambio
         1. El proveedor de servicios deberá establecer y mantener al día un proceso para identificar los cambios que pueden afectar el nivel de riesgo para la seguridad asociado con sus productos y servicios de aviación, y para gestionar los riesgos para la seguridad que puedan surgir de esos cambios.
      2. Mejoramiento constante del SMS
         1. El proveedor de servicios deberá vigilar y evaluar su proceso del SMS para mantener o mejorar continuamente su eficacia general.

1. Promoción de la seguridad:
   * + 1. Capacitación y educación
          1. El proveedor de servicios deberá organizar y mantener un programa de capacitación en seguridad que asegure que todo el personal tenga la formación y la competencia para desempeñar sus responsabilidades según el SMS.
          2. El alcance del programa de capacitación en seguridad deberá ser proporcional a la participación de cada persona en el SMS.
       2. Comunicación de la seguridad
          1. El proveedor de servicios deberá determinar y mantener medios formales para la comunicación sobre temas de seguridad que:
2. garanticen que todo el personal conozca el SMS en la medida que corresponda a su cargo;
3. transmitan información crítica para la seguridad;
4. expliquen el motivo por el que se aplican determinadas medidas para mejorar la seguridad; y
5. expliquen los motivos por los que se instauran o cambian los procedimientos de seguridad.

*Anexo 19 de la OACI Apéndice 2*

AC 12092B de la FAA

1. Aplicable hasta el 4 de noviembre de 2020 [↑](#footnote-ref-2)
2. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020 [↑](#footnote-ref-3)
3. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020 [↑](#footnote-ref-4)
4. Aplicable a partir del 3 de noviembre de 2022 [↑](#footnote-ref-5)
5. Aplicable hasta el 2 de noviembre de 2022 [↑](#footnote-ref-6)
6. Aplicable a partir del 3 de noviembre de 2022 [↑](#footnote-ref-7)
7. Aplicable hasta el 2 de noviembre de 2022 [↑](#footnote-ref-8)
8. Aplicable a partir del 3 de noviembre de 2022 [↑](#footnote-ref-9)
9. Aplicable hasta el 4 de noviembre de 2020 [↑](#footnote-ref-10)
10. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020 [↑](#footnote-ref-11)
11. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020 [↑](#footnote-ref-12)
12. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020 [↑](#footnote-ref-13)
13. Aplicable hasta el 4 de noviembre de 2020 [↑](#footnote-ref-14)
14. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020 [↑](#footnote-ref-15)
15. Aplicable hasta el 4 de noviembre de 2020 [↑](#footnote-ref-16)
16. Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020 [↑](#footnote-ref-17)