REGLAMENTO MODELO DE LA AVIACIÓN CIVIL

**[ESTADO]**

**Parte 9. Administración y certificación del explotador de servicios aéreos**

**VERSIÓN 2.9**

**NOVIEMBRE DE 2019**

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

ENMIENDAS

| Lugar | Fecha | Descripción |
| --- | --- | --- |
| Introducción | 11/2014 | Se actualizó la versión enmendada de los Anexos de la OACI que se usó. |
| Introducción | 11/2019 | Se modificaron párrafos, notas y los números de las enmiendas de los Anexos de la OACI. |
| 9.1.1.1 | 11/2019 | Se modificaron los párrafos. |
| 9.1.1.2(a)(1) | 11/2004 | Se añadió una definición; se suprimió una nota. |
| 9.1.1.2(a) | 08/2006 | Se añadieron las definiciones: manual de operación de la aeronave; certificado de explotador de servicios aéreos; miembro de la tripulación de cabina; operación de transporte aéreo comercial; lista de desviaciones respecto a la configuración; miembro de la tripulación; miembro de la tripulación de vuelo; sistema de documentos de seguridad de vuelo; principios relativos a factores humanos; condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos; conformidad de mantenimiento; control de operaciones; plan operacional de vuelo; sistema de gestión de la seguridad; condiciones meteorológicas de vuelo visual y definiciones provenientes del Anexo 18 de la OACI. |
| 9.1.1.2(a) | 08/2006 | Se modificó la definición de “manual de control de mantenimiento”. |
| 9.1.1.2(a)(13) | 05/2010 | Se agregó la nota sobre “mercancías peligrosas”. |
| 9.1.1.2(a)(20) | 05/2010 | Se añadió la definición de “oficial de operaciones de vuelo y despachador de vuelos”. |
| 9.1.1.2(a)(25) | 05/2010 | Se añadió la definición de “servicios de escala”. |
| 9.1.1.2(a)(35) | 05/2010 | Se añadió la definición de “programa de mantenimiento”. |
| 9.1.1.2(a)(37) | 05/2010 | Se añadió una nota. |
| 9.1.1.2(a)(44) | 05/2010 | Se añadió la definición de “navegación basada en la performance (PBN)”. |
| 9.1.1.2 | 11/2013 | Se trasladaron las definiciones a la Parte 1 del MCAR. |
| 9.1.1.2 | 11/2019 | Se modificó el párrafo. |
| 9.1.1.3 | 11/2004 | Se cambió la palabra “acrónimos” a “abreviaturas”. |
| 9.1.1.3 | 08/2006 | Se añadieron las abreviaturas: CAT, IMC, SMS y VMC. |
| 9.1.1.3(a)(11) | 05/2010 | Se añadió la abreviatura PBN (navegación basada en la performance). |
| 9.1.1.3 | 11/2013 | Se suprimieron las abreviaturas: FAA, JAA. Se añadieron las abreviaturas: DH, EDTO, RVR, RVSM, RFFS. Se modificó la abreviatura de CAT. |
| 9.1.1.3 | 11/2019 | Se agregaron más abreviaturas: AC; ACAS; AD; AFM; AMT; AOM; ATC; ATPL; ATS; CAST; CAT I; CAT II; CAT III; EFB; EVS; FDAP; FDR; FOO; FRMS; HUD; OACI; IS; MCM; OM; PBN; RNP; SMM; SOP; ULD |
| 9.1.1.4 | 11/2019 | Se añadió una subsección y las subsecciones 9.1.1.4 a 9.1.1.11 se trasladaron a la sección 9.2. |
| 9.1.1.5 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 9.1.1.5(c) | 11/2013 | Se añadió texto sobre SMS. |
| 9.1.1.7(a)(2) | 11/2004 | Se cambió “disposiciones específicas de operación” a “especificaciones relativas a las operaciones”. |
| 9.1.1.7(b) | 05/2010 | Se añadió texto (1-5). |
| 9.1.1.8 | 08/2006 | Se añadió el inciso (b). |
| 9.1.1.9 | 05/2010 | Se añadió la referencia. |
| 9.1.1.10 | 11/2013 | Se añadió la Nota 2. |
| 9.1.1.11 | 05/2010 | Se añadió la referencia. |
| 9.2.1.1 | 11/2019 | Se modificó el párrafo con fines aclaratorios. |
| 9.2.1.2 | 11/2019 | Se añadió una subsección y se modificaron los párrafos (anteriormente 9.1.1.4). |
| 9.2.1.3 | 11/2019 | Se añadió una subsección y se modificaron los párrafos (anteriormente 9.1.1.7). |
| 9.2.1.4 | 11/2019 | Se añadió una subsección. |
| 9.2.1.5 | 11/2019 | Se añadió una subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.1.1.5). |
| 9.2.1.6 | 11/2019 | Se añadió una subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.1.1.6). |
| 9.2.1.7 | 11/2019 | Se añadió una subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.1.1.8). |
| 9.2.1.8 | 11/2019 | Se añadió una subsección. |
| 9.2.1.9 | 11/2019 | Se añadió una subsección y se modificaron los párrafos (anteriormente 9.1.1.10). |
| 9.2.1.10 | 11/2019 | Se añadió una subsección; se modificó el título y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.1.1.11). |
| 9.2.1.11 | 11/2019 | Se añadió una subsección (anteriormente 9.1.1.9). |
| 9.2.2.2(b)(5) | 11/2004 | Se cambió “gerente de calidad” a “jefe de inspección”. |
| 9.2.2.2 | 08/2006 | Se añadió una nota; se añadieron los incisos (e) y (f). |
| 9.2.2.3 | 08/2006 | Se enmendó el inciso (d) para hacer referencia a una nueva NE; se añadió el inciso (f) con texto del párrafo 9.4.1.6. |
| 9.2.2.4(a)(4) | 11/2004 | Se cambió “disposiciones específicas de operación” a “especificaciones relativas a las operaciones”. |
| 9.2.2.5(c)(3) | 11/2004 | Se añadió “(que debe conservar el explotador por 3 meses)”. |
| 9.2.2.5 | 08/2006 | Se añadió texto de manera que esta sección contenga una lista de todas las notificaciones y los registros requeridos; se añadió texto para hacer referencia a una nueva NE. |
| 9.2.2.6 | 08/2006 | Se cambió *flight deck* a *cockpit* en el texto en inglés; se cambió “suceso” a “incidente”; se añadió una nota. |
| 9.2.2.7 | 05/2010 | Se añadió texto y se modificó la referencia. |
| 9.2.2.8 | 08/2006 | Se añadió una nota. |
| 9.2.2.9 | 08/2006 | Se redactó de nuevo la sección y se añadió una nota. |
| 9.2.2.10 | 08/2006 | Se añadió una sección sobre el “sistema de documentos de seguridad de vuelo”. |
| 9.2.2.10 | 11/2011 | Se trasladó a 9.2.2.11. |
| 9.2.2.10 | 11/2011 | Se trasladó la sección sobre “sistema de documentos de seguridad de vuelo” y se cambió a “sistema de gestión de la seguridad”. |
| 9.2.2.10 | 11/2013 | Se corrigió la redacción conforme al nuevo Anexo 19. |
| 9.2.2.11 | 05/2010 | Se añadió nuevo texto y referencia. |
| 9.2.2.11 | 08/2006 | Se añadió nueva sección sobre “sistema de gestión de la seguridad” (véase el párrafo 9.2.2.10 fechado noviembre de 2011). |
| 9.2.3.2 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 9.2.3.3 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 9.2.3.4 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 9.2.3.5 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 9.2.3.6 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 9.2.3.6 | 11/2013 | Se suprimieron los incisos (d) y (e) y se añadió el inciso (d). |
| 9.2.4.1 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 9.2.4.1 | 11/2013 | Se añadió texto en (c) a (f). |
| 9.3 | 11/2019 | Se añadió un título. |
| 9.3.1 | 11/2019 | Se añadió una subsección. |
| 9.3.1.2 | 05/2010 | Se añadió texto en “Generalidades”. |
| 9.3.1.2(g) | 11/2004 | Se añadió “incluida la planificación de operaciones de vuelo”. |
| 9.3.1.2(g) | 11/2013 | Se redactó nuevamente (g). |
| 9.3.1.3 | 11/2013 | Se modificó el título. |
| 9.3.1.4 | 11/2013 | Se modificó el título. |
| 9.3.1.5 | 08/2006 | Se añadió “anotaciones” al título. |
| 9.3.1.5(b) y (c) | 11/2004 | Nuevas subsecciones. |
| 9.3.1.7(b) | 11/2004 | Se cambió “disposiciones” a “especificaciones”. |
| 9.3.1.8 | 08/2006 | Se añadió una nota. |
| 9.3.1.9 | 08/2006 | Se modificó la redacción del inciso (b) y se añadieron dos notas. |
| 9.3.1.10 | 08/2006 | Se reservó el párrafo y su texto anterior se insertó en 9.3.1.8. |
| 9.3.1.11 | 08/2006 | Se añadió una nota. |
| 9.3.1.13 | 08/2006 | Se añadió una nota. |
| 9.3.1.15 | 08/2006 | Se añadió una nota. |
| 9.3.1.17 | 08/2006 | Se cambió “auxiliar de cabina” a “miembro de la tripulación de cabina”. |
| 9.3.1.18 | 08/2006 | Se modificó el inciso (c) para reflejar la adición a la NE de información sobre asientos en la fila de salida de emergencia; se añadió una nota. |
| 9.3.1.20 | 11/2013 | Se modificó el título; (b) y (c). |
| 9.3.1.21 | 05/2010 | Se añadió texto y se modificó la referencia. |
| 9.3.1.22 | 08/2006 | Se añadió una nota. |
| 9.3.1.24 | 08/2006 | Se suprimió texto y se reservó el párrafo, ya que el tema se trata en 9.3.1.23. |
| 9.3.1.24 | 11/2011 | Se añadió “gestión de los riesgos de seguridad relacionados con la fatiga”. |
| 9.3.1.25(c) | 11/2004 | Se añadió subsección. |
| 9.3.1.25 | 08/2006 | Se añadió texto al inciso (b). |
| 9.3.1.27 | 08/2006 | Se añadió una nota. |
| 9.3.1.28 | 05/2010 | Se añadió una nota. |
| 9.3.2 | 11/2011 | Se corrigió la numeración de la versión anterior. Se corrigió el número 9.3.2 a 9.4 y se actualizó la numeración de todos los párrafos subsiguientes. |
| 9.3.2 | 11/2019 | Se añadió un título. |
| 9.3.2.1 | 11/2019 | Se modificaron el título y los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.2.2.1). |
| 9.3.2.2 | 11/2019 | Se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.2.2.2). |
| 9.3.2.3 | 11/2019 | Se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.2.2.3). |
| 9.3.2.4 | 11/2019 | Se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.2.2.4). |
| 9.3.2.5 | 11/2019 | Se modificaron los párrafos y se añadió una nota debido a una enmienda de la OACI (anteriormente 9.2.2.5). |
| 9.3.2.6 | 11/2019 | Se modificaron los párrafos con fines aclaratorios y se añadió una nota debido a una enmienda de la OACI (anteriormente 9.2.2.6). |
| 9.3.2.7 | 11/2019 | Se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.2.2.7). |
| 9.3.2.8 | 11/2019 | Se modificaron las referencias en el párrafo. |
| 9.3.2.9 | 11/2019 | Se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.2.2.9). |
| 9.3.2.10 | 11/2019 | Se añadió el inciso (c); se modificó la nota debido a una enmienda de la OACI, y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.2.2.10). |
| 9.3.2.11 | 11/2019 | Se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.2.2.11). |
| 9.3.3 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la sección. |
| 9.3.3.1 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.2.3.1). |
| 9.3.3.2 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.2.3.2). |
| 9.3.3.3 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.2.3.3). |
| 9.3.3.4 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.2.3.4). |
| 9.3.3.5 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.2.3.5). |
| 9.3.3.6 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.2.3.6). |
| 9.4 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la sección. |
| 9.4.1.1 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.1). |
| 9.4.1.2 | 08/2006 | Se añadió el inciso (f). |
| 9.4.1.2 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección; se corrigió el párrafo (g)(3) debido a una enmienda de la OACI; y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.2). |
| 9.4.1.3 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección; se modificó el título; y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.3). |
| 9.4.1.4 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 9.4.1.4 | 08/2006 | Se añadió una nota. |
| 9.4.1.4 | 11/2011 | Se actualizó la referencia al MCAR 5. |
| 9.4.1.4 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.4). |
| 9.4.1.5(e) | 05/2010 | Se añadió texto y se modificó la referencia. |
| 9.4.1.5 | 08/2006 | Se añadió una nota. |
| 9.4.1.5 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó la nota debido a una enmienda de la OACI (anteriormente 9.3.1.5). |
| 9.4.1.6 | 08/2006 | Se suprimió el texto que se trata en el párrafo 9.2.2.3. Se reservó la sección. |
| 9.4.1.6 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó el título (anteriormente 9.3.1.6). |
| 9.4.1.7 | 08/2006 | Se eliminó texto y se reservó la sección. |
| 9.4.1.7 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección; se añadió el inciso (b); y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.7). |
| 9.4.1.8 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.8). |
| 9.4.1.9 | 08/2006 | Se añadió la palabra “anotaciones” al título; se añadieron los incisos (c) y (d). |
| 9.4.1.9 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.9). |
| 9.4.1.10 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 9.4.1.10(b) | 11/2004 | Se cambió “disposiciones específicas de operación” a “especificaciones relativas a las operaciones”. |
| 9.4.1.11 | 05/2010 | Se modificó y añadió texto; se modificó la referencia. |
| 9.4.1.11 | 08/2006 | Se añadió una nota. |
| 9.4.1.11 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección; se modificó el título; y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.11). |
| 9.4.1.12 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 9.4.1.12 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección; se modificó la nota; y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.12). |
| 9.4.1.13 | 05/2010 | Se modificó y añadió texto; se modificó la referencia. |
| 9.4.1.13(a) | 11/2004 | Se cambió “disposiciones específicas de operación” a “especificaciones relativas a las operaciones”. |
| 9.4.1.13 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.13). |
| 9.4.1.14 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección. |
| 9.4.1.15 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.15). |
| 9.4.1.16 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 9.4.1.17 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.17). |
| 9.4.1.18 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.18). |
| 9.4.1.19 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.19). |
| 9.4.1.20 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección; se corrigió el título debido a una enmienda de la OACI; y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.11). |
| 9.4.1.21 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.21). |
| 9.4.1.22 | 11/2019 | Se actualizó la numeración y el formato de la subsección; se modificó el inciso (b) con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.22). |
| 9.4.1.23 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección; se modificó el título; se añadió el inciso (b); y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.23). |
| 9.4.1.24 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.24). |
| 9.4.1.25 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.25). |
| 9.4.1.26 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.26). |
| 9.4.1.27 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección; se modificó la nota debido a una enmienda de la OACI; y se modificaron los párrafos con fines aclaratorios (anteriormente 9.3.1.27). |
| 9.4.1.28 | 11/2019 | Se añadió una subsección. |
| 9.4.1.3(b)(8) | 05/2010 | Se añadió texto. |
| 9.5 | 08/2006 | Se añadió una nota. |
| 9.5 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la sección y se añadió una nota debido a enmiendas de los Anexos de la OACI. |
| 9.5.1.1 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó el párrafo debido a una enmienda de la OACI (anteriormente 9.4.1.1). |
| 9.5.1.2 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se corrigió el párrafo (f) debido a una enmienda de la OACI (anteriormente 9.4.1.2). |
| 9.5.1.3 | 08/2006 | Se añadió el inciso (b) y una nota. |
| 9.5.1.3(b)(8) | 11/2011 | Se añadió texto. |
| 9.5.1.3 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó el párrafo (a) debido a una enmienda de la OACI (anteriormente 9.4.1.3). |
| 9.5.1.4 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección, se modificó el párrafo (a)(6) y las notas debido a una enmienda de la OACI y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.4.1.4). |
| 9.5.1.5 (b) | 11/2011 | Se añadió texto. |
| 9.5.1.5 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección, se modificó el párrafo (b)(1) debido a una enmienda de la OACI y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.4.1.5). |
| 9.5.1.6 | 08/2006 | Se modificó el título y se añadieron los párrafos (b) y (c) nuevos. |
| 9.5.1.7 | 08/2006 | Se añadió un párrafo nuevo. |
| 9.5.1.8 | 05/2010 | Se añadió la sección nueva “Transporte de armas”. |
| 9.5.1.9 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.4.1.9). |
| 9.5.1.10 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección; se modificó el párrafo (a)(1)(i) debido a una enmienda de la OACI y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.4.1.10). |
| 9.5.1.11 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección; se modificó el párrafo (b)(2)(i) debido a una enmienda de la OACI y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.4.1.11). |
| 9.5.1.12 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección; se añadió el párrafo (d) debido a una enmienda de la OACI y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.4.1.12). |
| 9.5.1.13 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.4.1.13). |
| 9.5.1.14 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección; se modificó el título; se modificaron los párrafos (b) y (c) debido a una enmienda de la OACI; y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.4.1.14). |
| 9.5.1.15 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección; se modificó el párrafo (a) debido a una enmienda de la OACI y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.4.1.15). |
| 9.5.1.16 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.4.1.16). |
| 9.6 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la sección. |
| 9.6.1.1 | 11/2011 | Se añadió texto. |
| 9.6.1.1 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.5.1.1). |
| 9.6.1.2 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección; se añadió el párrafo (b); se corrigió el párrafo (c) debido a una enmienda de la OACI y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.5.1.2). |
| 9.6.1.3 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.5.1.3). |
| 9.6.1.4 | 08/2006 | Se añadió texto al inciso (b) para incluir la prohibición del transporte de animales vivos infectados. |
| 9.6.1.4 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.5.1.4). |
| 9.6.1.5 | 08/2006 | Se revisó el texto del inciso (a). |
| 9.6.1.5 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.5.1.5). |
| 9.6.1.6 | 08/2006 | Se añadió el inciso (b). |
| 9.6.1.6 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.5.1.6). |
| 9.6.1.7 | 08/2006 | Se añadió texto al inciso (b); se añadió el inciso (c) y el inciso (c) anterior pasó a ser el inciso (d). |
| 9.6.1.7 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección, se cambió el formato y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.5.1.7). |
| 9.6.1.8 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.5.1.8). |
| 9.6.1.12 | 08/2006 | Se modificó el título para reflejar la adición de disposiciones sobre la estiba de mercancías peligrosas, se añadió texto al inciso (d) y se añadieron los incisos (e) y (f). |
| 9.6.1.13 | 08/2006 | Se añadieron los incisos (c) y (g) y se actualizó la numeración de los incisos restantes; se añadió texto en los incisos (d) y (f). |
| 9.6.1.14 | 05/2010 | Se trasladó el contenido del programa de instrucción sobre mercancías peligrosas a la Parte 8, y se trasladaron los requisitos del manual de mercancías peligrosas de la Parte 8 a esta parte. |
| 9.6.1.15 | 08/2006 | Se añadió el inciso (b). |
| 9.6.1.16 | 08/2006 | Se añadió una sección. |
| 9.6.1.17 | 04/2007 | Se añadió una sección. |
| 9.7 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la sección y se añadieron notas debido a una enmienda de la OACI. |
| 9.7.1.1 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.6.1.1). |
| 9.7.1.2 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección. |
| 9.7.1.3 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.6.1.3). |
| 9.7.1.4 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.6.1.4). |
| 9.7.1.5 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección. |
| 9.7.1.6 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección, se modificó el formato de los párrafos y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.6.1.6). |
| 9.7.1.7 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.6.1.7). |
| 9.7.1.8 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección. |
| 9.7.1.9 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección, se añadió el párrafo (c), se añadieron notas debido a una enmienda de la OACI y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.6.1.9). |
| 9.7.1.10 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.6.1.10). |
| 9.7.1.11 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.6.1.11). |
| 9.7.1.12 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.6.1.12). |
| 9.7.1.13 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.6.1.13). |
| 9.7.1.14 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección, se añadieron los párrafos (a), (c) y (d) debido a una enmienda de la OACI y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.6.1.14). |
| 9.7.1.15 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.6.1.15). |
| 9.7.1.16 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.6.1.16). |
| 9.7.1.17 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente 9.6.1.17). |
| NE 9.1.1.7(c) | 05/2010 | Se añadieron una NE y el formulario “Contenido del certificado de explotador de servicios aéreos”. |
| NE 9.1.1.7(e) | 05/2010 | Se añadió la NE “Especificación de operaciones”. |
| NE 9.1.1.7(e) | 11/2013 | Se modificaron los incisos 13, 14 y 16 en el formulario de especificaciones relativas a las operaciones y en los renglones 10 y 13 de las instrucciones. |
| NE 9.2.1.3(B) | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE, se suprimieron párrafos y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente IS 9.1.1.7[c]). |
| NE 9.2.1.3(C) | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE, se modificaron el formato y las notas debido a una enmienda de la OACI y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente IS 9.1.1.7[E]). |
| NE 9.2.2.2 | 08/2006 | Se añadió texto a los requisitos para director de mantenimiento; se añadieron requisitos para el jefe de inspección. |
| NE 9.2.2.3 | 08/2006 | Se añadió una NE. |
| NE 9.2.2.3 | 05/2010 | Se modificó la definición de “garantía de la calidad” en 1.1(a)(2). |
| NE 9.2.2.3 | 11/2013 | Se actualizó el manual del sistema de calidad en 2.2.1(k); 2.3.2(g) para incorporar requisitos nuevos del SMS. |
| NE 9.2.2.5 | 08/2006 | Se añadió una NE. |
| NE 9.2.2.9 | 08/2006 | Se suprimió y el texto se trasladó a 9.2.2.9. |
| NE 9.2.2.10 | 08/2006 | Se añadió la NE “Sistema de documentos de seguridad de vuelo”. |
| NE 9.2.2.11 | 11/2011 | Se actualizó el número de la NE “Sistema de documentos de seguridad de vuelo”. |
| NE 9.2.3.4 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| NE 9.2.3.5 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| NE 9.2.3.6 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| NE 9.2.3.6 | 11/2013 | Se suprimió la definición en el inciso (a) y se trasladó a la Parte 1 del MCAR; se redactó de nuevo el inciso (b). |
| NE 9.3.1.2(b) | 05/2010 | Se añadió o cambió texto. |
| NE 9.3.1.2 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| NE 9.3.1.2 (d)(7) | 05/2010 | Se añadió texto. |
| NE 9.3.1.2(e) | 05/2010 | Se añadió texto. |
| NE 9.3.1.2 (e) (Tabla: 2.1, 3.1, 5.1, 6.0, 7.0, 7.1, 8.0, 8.1, 9.1.2, 9.1.3, 9.1.7, 9.2., 9.2.1, 9.2.2, 9.2.4, 9.3, 9.3.1, 9.3.2, 10.1, 12.0) | 05/2010 | Se añadió o cambió texto. |
| NE 9.3.1.2 | 11/2013 | Se modificó el título para incluir una referencia; índice del “Manual de operaciones: Generalidades” en 3.3; 7.0; 7.29.3.2(d) debido a cambios en los Anexos 6 y 19 de la OACI. |
| NE 9.3.1.3 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| NE 9.3.1.3 (Tabla: 1.2 (a) y (d)) | 05/2010 | Se modificó la redacción con fines aclaratorios. |
| NE 9.3.1.3 (Tabla: 1.2 (a) y (d)) | 05/2010 | Se añadieron los incisos (g) y (h); el inciso (g) anterior pasó a ser (i). |
| NE 9.3.1.3 | 11/2013 | Se modificaron el título y el inciso (a) con fines aclaratorios y se hicieron cambios al resumen esquemático del manual en 1.3(f) y 1.6. |
| NE 9.3.1.4 (Tabla: 5.1.1, 6.1, 6.2, 8.1) | 05/2010 | Se añadió texto. |
| NE 9.3.1.4 (Tabla 8.2) | 05/2010 | En la sección 8.2, se corrigió la repetición del número 8.1. |
| NE 9.3.1.4 (Tabla: 9.2) | 05/2010 | Se añadió la sección 9.2 “Señales visuales tierra a aire”.  Se actualizó la numeración de las secciones subsiguientes. |
| NE 9.3.1.4 | 11/2013 | Se modificaron el título y el inciso (a) con fines aclaratorios; y la sección 6.1 del manual debido a un cambio en el Anexo 6 de la OACI. |
| NE 9.3.1.10 | 08/2006 | Se suprimió. |
| NE 9.3.1.20 | 11/2011 | Se añadió “Guía de rutas”. |
| NE 9.3.1.20 | 11/2013 | Se modificaron el título y el inciso (a) con fines aclaratorios. |
| NE 9.3.1.21 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| NE 9.3.1.22 | 08/2006 | Se añadió el inciso (b) y se actualizó la numeración de los párrafos siguientes. |
| NE 9.3.1.23 | 08/2006 | Anteriormente NE: 9.3.1.24. |
| NE 9.3.1.24 | 11/2011 | Se añadió “Requisitos del sistema de gestión de la fatiga”. |
| NE 9.3.2.2 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente IS 9.2.2.2). |
| NE 9.3.2.3 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE, se modificó el formato de la subsección de la NE, se añadieron párrafos y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente IS; IS 9.2.2.3). |
| NE 9.3.2.5 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente IS 9.2.2.5). |
| NE 9.3.2.8 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente IS 9.2.2.8). |
| NE 9.3.2.11 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE, se modificó el formato de la subsección de la NE, se añadieron párrafos y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente NE 9.2.2.11). |
| NE 9.3.3.2 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente IS 9.2.3.2). |
| NE 9.3.3.3 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente IS 9.2.3.3). |
| NE 9.3.3.4 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente IS 9.2.3.4). |
| NE 9.3.3.5 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente IS 9.2.3.5). |
| NE 9.3.3.6 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente IS 9.2.3.6). |
| NE 9.4.1.2(G) | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE, se modificó el formato de la subsección de la NE, se añadieron párrafos, se modificaron párrafos debido a una enmienda de la OACI y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente NE 9.3.1.2[G]). |
| NE 9.4.1.3 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE, se modificó el título de la NE, se modificó el formato de la subsección de la NE, se añadieron y se modificaron párrafos y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente NE 9.3.1.3). |
| NE 9.4.1.4 | 05/2010 | Se añadió “Manual de control de mantenimiento”. |
| NE 9.4.1.4 | 11/2012 | Se corrigió el formato para que 3.15 sea visible. |
| NE 9.4.1.4 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE, se modificó el título de la NE, se modificó el formato de la subsección de la NE, se añadieron y se corrigieron párrafos conforme a las enmiendas de la OACI y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente NE 9.3.1.4). |
| NE 9.4.1.18 | 11/2019 | Se actualizó la nueva numeración de la subsección de la NE, se modificó el título de la NE, se modificó el formato de la subsección de la NE, se añadió el párrafo (a)(2)(i) y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente NE 9.3.1.18). |
| NE 9.4.1.19 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente IS 9.3.1.19). |
| NE 9.4.1.20 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la IS subsección, se corrigió el título de la NE, se añadieron los párrafos (b)(4)-(5) debido a enmiendas de la OACI y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente NE 9.3.1.20). |
| NE 9.4.1.21 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente IS 9.3.1.21). |
| NE 9.4.1.22 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente IS 9.3.1.22). |
| NE 9.4.1.24 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE, se modificó el formato de la subsección de la NE y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente NE 9.3.1.24). |
| NE 9.5.1.4 | 11/2019 | Se actualizó la numeración de la subsección de la NE, se modificó el formato de la subsección de la NE y se modificó con fines aclaratorios (anteriormente NE 9.4.1.4). |

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

Introducción

La Parte 9 del Reglamento Modelo de la Aviación Civil (MCAR) presenta los requisitos normativos para que [ESTADO] otorgue a las personas u organizaciones un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); además, contiene las disposiciones relacionadas con la gestión de operaciones de vuelo, los requisitos de mantenimiento, la gestión de la seguridad y el manejo y envío de mercancías peligrosas.

La Parte 9 se complementa con secciones del título 14 del Código de Reglamentos Federales (14 CFR) de los Estados Unidos (EE. UU.) y del Reglamento Aeronáutico Conjunto (JAR) europeo. Complementar con las secciones del 14 CFR o del JAR permite una aplicación más eficiente de las normas y métodos recomendados (SARP) básicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a la luz de la experiencia adquirida por la Administración Federal de Aviación (FAA), las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA) y la actual Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA).

Esta parte del MCAR se basa en las SARP del Anexo 18 de la OACI, *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), Enmienda 12; el Anexo 6, Parte I, *Transporte aéreo comercial internacional – Aviones*, Enmienda 43; el Anexo 6, Parte III, *Operaciones internacionales – Helicópteros*, Enmienda 22; el Anexo 8, *Aeronavegabilidad*, Enmienda 106; el Anexo 17, Seguridad, Enmienda 16; y el Anexo 19, *Gestión de la seguridad operacional*, Enmienda 1.

*Nota: A partir del 5 de noviembre de 2020, el término “mantenimiento” cambia a “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.*

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

ÍNDICE

[Parte 9. Administración y certificación del explotador de servicios aéreos 2](#_Toc61356432)

[9.1 GENERALIDADES 2](#_Toc61356433)

[9.1.1.1 APLICACIÓN 2](#_Toc61356434)

[9.1.1.2 DEFINICIONES 2](#_Toc61356435)

[9.1.1.3 ABREVIATURAS 2](#_Toc61356436)

[9.1.1.4 AUTORIDAD DE EXENCIÓN 3](#_Toc61356437)

[9.2 CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS 3](#_Toc61356438)

[9.2.1.1 APLICACIÓN 3](#_Toc61356439)

[9.2.1.2 GENERALIDADES 3](#_Toc61356440)

[9.2.1.3 CONTENIDO DE UN AOC 4](#_Toc61356441)

[9.2.1.4 PUBLICIDAD 5](#_Toc61356442)

[9.2.1.5 SOLICITUD DE UN AOC 5](#_Toc61356443)

[9.2.1.6 EXPEDICIÓN O DENEGACIÓN DE UN AOC 5](#_Toc61356444)

[9.2.1.7 DURACIÓN Y RENOVACIÓN DE UN AOC 6](#_Toc61356445)

[9.2.1.8 VALIDEZ CONTINUA DE UN AOC 6](#_Toc61356446)

[9.2.1.9 ACCESO PARA FINES DE INSPECCIÓN 6](#_Toc61356447)

[9.2.1.10 AUTORIDAD PARA INSPECCIONAR 7](#_Toc61356448)

[9.2.1.11 ENMIENDA DE UN AOC 7](#_Toc61356449)

[9.3 ADMINISTRACIÓN DEL AOC 8](#_Toc61356450)

[9.3.1 APLICACIÓN 8](#_Toc61356451)

[9.3.2 GENERALIDADES 8](#_Toc61356452)

[9.3.2.1 SEDE DE OPERACIONES 8](#_Toc61356453)

[9.3.2.2 PERSONAL GERENCIAL REQUERIDO PARA LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL 8](#_Toc61356454)

[9.3.2.3 SISTEMA DE CALIDAD 10](#_Toc61356455)

[9.3.2.4 PRESENTACIÓN Y MODIFICACIÓN DE LOS MANUALES DE POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS 10](#_Toc61356456)

[9.3.2.5 CONSERVACIÓN DE REGISTROS 11](#_Toc61356457)

[9.3.2.6 GRABACIONES DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE VUELO Y DE VOZ EN EL PUESTO DE PILOTAJE 13](#_Toc61356458)

[9.3.2.7 AERONAVE OPERADA POR EL TITULAR DE UN AOC 13](#_Toc61356459)

[9.3.2.8 LIBRO TÉCNICO DE A BORDO 13](#_Toc61356460)

[9.3.2.9 INSTRUCCIÓN EN LOS PROCEDIMIENTOS DE LA COMPAÑÍA 14](#_Toc61356461)

[9.3.2.10 SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD 14](#_Toc61356462)

[9.3.2.11 SISTEMA DE DOCUMENTOS DE SEGURIDAD DE VUELO 14](#_Toc61356463)

[9.3.3 AERONAVE 15](#_Toc61356464)

[9.3.3.1 AERONAVE AUTORIZADA 15](#_Toc61356465)

[9.3.3.2 ARRENDAMIENTO SIN TRIPULACIÓN DE UNA AERONAVE CON MATRÍCULA EXTRANJERA 15](#_Toc61356466)

[9.3.3.3 INTERCAMBIO DE AERONAVES 16](#_Toc61356467)

[9.3.3.4 ARRENDAMIENTO DE AERONAVES CON TRIPULACIÓN 16](#_Toc61356468)

[9.3.3.5 DEMOSTRACIÓN DE UNA EVACUACIÓN DE EMERGENCIA 16](#_Toc61356469)

[9.3.3.6 VUELOS DE DEMOSTRACIÓN 17](#_Toc61356470)

[9.3.4 INSTALACIONES Y PROGRAMAS DE OPERACIONES 17](#_Toc61356471)

[9.3.4.1 INSTALACIONES 17](#_Toc61356472)

[9.3.4.2 PROGRAMAS DE OPERACIONES 18](#_Toc61356473)

[9.4 GESTIÓN DE LAS OPERACIONES DE VUELO DEL TITULAR DE UN AOC 19](#_Toc61356474)

[9.4.1.1 APLICACIÓN 19](#_Toc61356475)

[9.4.1.2 MANUAL DE OPERACIONES 19](#_Toc61356476)

[9.4.1.3 MANUAL DE INSTRUCCIÓN 19](#_Toc61356477)

[9.4.1.4 MANUAL DE OPERACIÓN DE LA AERONAVE 20](#_Toc61356478)

[9.4.1.5 ANOTACIONES EN EL LIBRO TÉCNICO DE A BORDO DE LA AERONAVE: SECCIÓN DE REGISTROS DE VIAJE 20](#_Toc61356479)

[9.4.1.6 DESIGNACIÓN DEL PILOTO AL MANDO PARA OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL 21](#_Toc61356480)

[9.4.1.7 MIEMBROS REQUERIDOS DE LA TRIPULACIÓN DE CABINA 21](#_Toc61356481)

[9.4.1.8 TRANSPORTE DE PASAJEROS EN SITUACIONES ESPECIALES 21](#_Toc61356482)

[9.4.1.9 PROGRAMA DE VERIFICACIÓN Y NORMALIZACIÓN DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN 22](#_Toc61356483)

[9.4.1.10 RESERVADO 22](#_Toc61356484)

[9.4.1.11 PROCEDIMIENTO DE VERIFICACIÓN DE LOS MIEMBROS DEL PUESTO DE PILOTAJE 22](#_Toc61356485)

[9.4.1.12 LISTA DE EQUIPO MÍNIMO Y LISTA DE DESVIACIONES RESPECTO A LA CONFIGURACIÓN 23](#_Toc61356486)

[9.4.1.13 MANUAL DE PLANIFICACIÓN DE LA PERFORMANCE 23](#_Toc61356487)

[9.4.1.14 SISTEMA DE CONTROL DE LOS DATOS DE PERFORMANCE 23](#_Toc61356488)

[9.4.1.15 MANUAL DE SERVICIOS DE ESCALA Y CARGA DE LA AERONAVE 23](#_Toc61356489)

[9.4.1.16 SISTEMA DE CONTROL DE LOS DATOS DE MASA Y CENTRADO 24](#_Toc61356490)

[9.4.1.17 MANUAL DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE CABINA 24](#_Toc61356491)

[9.4.1.18 TARJETAS CON INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD PARA LOS PASAJEROS 24](#_Toc61356492)

[9.4.1.19 SISTEMA DE CONTROL DE DATOS AERONÁUTICOS 25](#_Toc61356493)

[9.4.1.20 GUÍA DE RUTAS: ZONAS, RUTAS, AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS 25](#_Toc61356494)

[9.4.1.21 FUENTES DE INFORMES METEOROLÓGICOS 25](#_Toc61356495)

[9.4.1.22 PROGRAMA DE DESHIELO Y ANTIHIELO 25](#_Toc61356496)

[9.4.1.23 SISTEMA DE SUPERVISIÓN Y DESPACHO DE VUELOS 26](#_Toc61356497)

[9.4.1.24 SISTEMA DE GESTIÓN DE LOS RIESGOS ASOCIADOS A LA FATIGA 26](#_Toc61356498)

[9.4.1.25 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES 27](#_Toc61356499)

[9.4.1.26 RUTAS Y ÁREAS DE OPERACIÓN 28](#_Toc61356500)

[9.4.1.27 PRECISIÓN DE LA NAVEGACIÓN 28](#_Toc61356501)

[9.4.1.28 SEGUIMIENTO DE AERONAVES 29](#_Toc61356502)

[9.5 REQUISITOS DE MANTENIMIENTO DEL TITULAR DE UN AOC 30](#_Toc61356503)

[9.5.1.1 APLICACIÓN 30](#_Toc61356504)

[9.5.1.2 RESPONSABILIDAD DEL MANTENIMIENTO 30](#_Toc61356505)

[9.5.1.3 APROBACIÓN Y ACEPTACIÓN DE LOS SISTEMAS Y PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO DEL AOC 31](#_Toc61356506)

[9.5.1.4 MANUAL DE CONTROL DE MANTENIMIENTO 32](#_Toc61356507)

[9.5.1.5 ADMINISTRACIÓN DEL MANTENIMIENTO 34](#_Toc61356508)

[9.5.1.6 RESERVADO 34](#_Toc61356509)

[9.5.1.7 RESERVADO 34](#_Toc61356510)

[9.5.1.8 REGISTROS DE MANTENIMIENTO 34](#_Toc61356511)

[9.5.1.9 ANOTACIONES EN EL LIBRO TÉCNICO DE A BORDO DE LA AERONAVE: SECCIÓN DE REGISTROS DE MANTENIMIENTO 35](#_Toc61356512)

[9.5.1.10 DEVOLUCIÓN AL SERVICIO 36](#_Toc61356513)

[9.5.1.11 MODIFICACIONES Y REPARACIONES 37](#_Toc61356514)

[9.5.1.12 PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES 38](#_Toc61356515)

[9.5.1.13 PROGRAMA DE FIABILIDAD 39](#_Toc61356516)

[9.5.1.14 AUTORIDAD PARA EFECTUAR Y APROBAR TAREAS DE MANTENIMIENTO, REVISIÓN GENERAL, MODIFICACIÓN E INSPECCIÓN 39](#_Toc61356517)

[9.5.1.15 REQUISITOS PARA LA LICENCIA DE TÉCNICO: TITULAR DE UN AOC QUE UTILIZA UN SISTEMA EQUIVALENTE 40](#_Toc61356518)

[9.5.1.16 LIMITACIONES DE DESCANSO Y SERVICIO PARA LAS PERSONAS QUE DESEMPEÑAN FUNCIONES DE MANTENIMIENTO EN AERONAVES DEL TITULAR DE UN AOC 40](#_Toc61356519)

[9.6 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DEL TITULAR DE UN AOC 41](#_Toc61356520)

[9.6.1.1 APLICACIÓN 41](#_Toc61356521)

[9.6.1.2 REQUISITOS DE SEGURIDAD 41](#_Toc61356522)

[9.6.1.3 PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD 41](#_Toc61356523)

[9.6.1.4 NOTIFICACIÓN DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA 41](#_Toc61356524)

[9.6.1.5 LISTA DE VERIFICACIÓN PARA LOS PROCEDIMIENTOS DE BÚSQUEDA EN AERONAVES 41](#_Toc61356525)

[9.6.1.6 PUERTAS DEL COMPARTIMIENTO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO, SI SE INSTALARON: PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD 42](#_Toc61356526)

[9.6.1.7 PUERTAS DEL COMPARTIMIENTO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO EN AVIONES GRANDES: PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD 42](#_Toc61356527)

[9.6.1.8 TRANSPORTE DE ARMAS 43](#_Toc61356528)

[9.7 GESTIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS CONFORME AL AOC 43](#_Toc61356529)

[9.7.1.1 APLICACIÓN 43](#_Toc61356530)

[9.7.1.2 APROBACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS 43](#_Toc61356531)

[9.7.1.3 ALCANCE 43](#_Toc61356532)

[9.7.1.4 LIMITACIONES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS 44](#_Toc61356533)

[9.7.1.5 CLASIFICACIÓN 44](#_Toc61356534)

[9.7.1.6 EMBALAJE 45](#_Toc61356535)

[9.7.1.7 ETIQUETAS Y MARCAS 45](#_Toc61356536)

[9.7.1.8 DOCUMENTO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS 46](#_Toc61356537)

[9.7.1.9 ACEPTACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS 46](#_Toc61356538)

[9.7.1.10 INSPECCIÓN PARA AVERIGUAR SI SE HAN PRODUCIDO AVERÍAS, PÉRDIDAS O CONTAMINACIÓN 46](#_Toc61356539)

[9.7.1.11 ELIMINACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN 47](#_Toc61356540)

[9.7.1.12 RESTRICCIONES DE CARGA Y ESTIBA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS 47](#_Toc61356541)

[9.7.1.13 SUMINISTRO DE INFORMACIÓN 48](#_Toc61356542)

[9.7.1.14 PROGRAMA Y MANUAL DE INSTRUCCIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS 49](#_Toc61356543)

[9.7.1.15 INFORMES DE INCIDENTES Y ACCIDENTES EN LOS QUE INTERVENGAN MERCANCÍAS PELIGROSAS 49](#_Toc61356544)

[9.7.1.16 OBLIGACIONES DEL EXPEDIDOR 50](#_Toc61356545)

[9.7.1.17 DISPOSICIONES DE SEGURIDAD PARA LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS 50](#_Toc61356546)

[PARTE 9. NORMAS DE EJECUCIÓN 3](#_Toc61356547)

[NE 9.2.1.3(B) CONTENIDO DE UN AOC 3](#_Toc61356548)

[NE 9.2.1.3(C) CONTENIDO DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES 4](#_Toc61356549)

[NE 9.3.2.2 PERSONAL DE GESTIÓN REQUERIDO PARA LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL 5](#_Toc61356550)

[NE 9.3.2.3 SISTEMA DE CALIDAD 6](#_Toc61356551)

[NE 9.3.2.5 CONSERVACIÓN DE REGISTROS 17](#_Toc61356552)

[NE 9.3.2.8 LIBRO TÉCNICO DE A BORDO DE LA AERONAVE 20](#_Toc61356553)

[NE 9.3.2.11 SISTEMA DE DOCUMENTOS DE SEGURIDAD DE VUELO 1](#_Toc61356554)

[NE 9.3.3.2 ARRENDAMIENTO SIN TRIPULACIÓN DE UNA AERONAVE CON MATRÍCULA EXTRANJERA 3](#_Toc61356555)

[NE 9.3.3.3 INTERCAMBIO DE AERONAVES 3](#_Toc61356556)

[NE 9.3.3.4 ARRENDAMIENTO DE AERONAVES CON TRIPULACIÓN 4](#_Toc61356557)

[NE 9.3.3.5 DEMOSTRACIÓN DE UNA EVACUACIÓN DE EMERGENCIA 5](#_Toc61356558)

[NE 9.3.3.6 VUELOS DE DEMOSTRACIÓN 6](#_Toc61356559)

[NE 9.4.1.2(G) MANUAL DE OPERACIONES. GENERALIDADES 6](#_Toc61356560)

[NE 9.4.1.3 MANUAL DE INSTRUCCIÓN 17](#_Toc61356561)

[NE 9.4.1.4 MANUAL DE OPERACIÓN DE LA AERONAVE 19](#_Toc61356562)

[NE 9.4.1.18 TARJETAS CON INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD PARA LOS PASAJEROS 26](#_Toc61356563)

[NE 9.4.1.19 SISTEMA DE CONTROL DE DATOS AERONÁUTICOS 27](#_Toc61356564)

[NE 9.4.1.20 GUÍA DE RUTAS: ZONAS, RUTAS, AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS 27](#_Toc61356565)

[NE 9.4.1.21 FUENTES DE INFORMES METEOROLÓGICOS 28](#_Toc61356566)

[NE 9.4.1.22 PROGRAMA DE DESHIELO Y ANTIHIELO 29](#_Toc61356567)

[NE 9.4.1.24 SISTEMA DE GESTIÓN DE LOS RIESGOS ASOCIADOS A LA FATIGA 30](#_Toc61356568)

[NE 9.5.1.4 MANUAL DE CONTROL DE MANTENIMIENTO 33](#_Toc61356569)

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

## Parte 9. Administración y certificación del explotador de servicios aéreos

## GENERALIDADES

#### APLICACIÓN

1. Esta parte prescribe los requisitos para el transporte aéreo de pasajeros, carga o correo, por remuneración o alquiler, efectuado por personas u organizaciones cuya sede de operaciones o residencia permanente se encuentra en [ESTADO].
2. Excepto cuando se señale específicamente, esta parte se aplica a todas las operaciones de transporte aéreo comercial que llevan a cabo los titulares de un AOC para las que [ESTADO] es el Estado del explotador conforme a las definiciones que proporciona el Anexo 6 de la OACI y la Parte 1 del presente reglamento.

#### DEFINICIONES

1. Las definiciones figuran en la Parte 1 del presente reglamento.

#### ABREVIATURAS

1. En esta parte se emplean las siguientes abreviaturas:
2. **AC**: circular de asesoramiento (*advisory circular*)
3. **ACAS**: sistema anticolisión de a bordo (*airborne collision avoidance system*)
4. **AD**: directriz de aeronavegabilidad (*airworthiness directive*)
5. **AFM**: manual de vuelo de la aeronave (*aircraft flight manual*)
6. **AMO**: organismo de mantenimiento reconocido (*approved maintenance organisation*)
7. **AMT**: técnico de mantenimiento de aviación (*aviation maintenance technician*)
8. **AOC**: certificado de explotador de servicios aéreos (*air operator certificate*)
9. **AOM**: manual de operación de la aeronave (*aircraft operating manual*)
10. **ATC**: control de tránsito aéreo (*air traffic control*)
11. **ATPL**: licencia de piloto de aerolínea (*airline transport pilot licence*)
12. **ATS**: servicio de tránsito aéreo (*air traffic service*)
13. **CAST**: equipo de seguridad de la aviación comercial (*Commercial Aviation Safety Team*)
14. **CAT I**: categoría I
15. **CAT II**: categoría II
16. **CAT III**: categoría III
17. **CDL**: lista de desviaciones respecto a la configuración (*configuration deviation list*)
18. **DH**: altura de decisión (*decision height*)
19. **EDTO**: operaciones con tiempo extendido de desviación (*extended diversion time operations*)
20. **EFB**: maletín de vuelo electrónico (*electronic flight bag*)
21. **EVS**: sistema de visión mejorada (*enhanced vision system*)
22. **FDAP**: programa de análisis de datos de vuelo (*flight data analysis programme*)
23. **FDR**: registrador de datos de vuelo (*flight data recorder*)
24. **FOO**: oficial de operaciones de vuelo (*flight operations officer*)
25. **FRMS**: sistema de gestión de los riesgos asociados a la fatiga (*fatigue risk management system*)
26. **HUD**: visualizador de “cabeza alta” (*head-up display*)
27. **OACI**: Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO, *International Civil Aviation Organisation*)
28. **IMC**: condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (*instrument meteorological conditions*)
29. **NE**: normas de ejecución
30. **MCM**: manual de control de mantenimiento (*maintenance control manual*)
31. **MEL**: lista de equipo mínimo (*minimum equipment list*)
32. **OM**: manual de operaciones (*operations manual*)
33. **PBN**: navegación basada en la performance (*performance-based navigation*)
34. **PIC**: piloto al mando (*pilot-in-command*).
35. **RFFS**: servicio de salvamento y de extinción de incendios (*rescue and fire fighting service*)
36. **RNP**: performance de navegación requerida (*required navigation performance*)
37. **RVR**: alcance visual en la pista (*runway visual range*)
38. **SMM**: manual de gestión de la seguridad (*safety management manual*)
39. **SMS**: sistema de gestión de la seguridad (*safety management system*)
40. **SOP**: procedimiento operacional normalizado (*standard operating procedure*)
41. **ULD**: dispositivo de carga unitarizada (*unit load device*)
42. **VFR**: reglas de vuelo visual (*visual flight rules*)

#### AUTORIDAD DE EXENCIÓN

1. La Autoridad puede, tras sopesar las circunstancias de un explotador en particular, concederle una exención de determinadas secciones de esta parte si determina que las circunstancias presentadas lo ameritan y que se mantendrá un nivel de seguridad equivalente al que proporciona la regla de la cual solicita la exención.
2. La Autoridad puede rescindir o enmendar una exención en cualquier momento.
3. Toda solicitud de exención se presentará conforme a los requisitos de la Parte 1 del presente reglamento.
4. Todo explotador que reciba una exención deberá contar con los medios para informar de esta a la administración y al personal correspondientes.

## CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS

#### APLICACIÓN

1. Esta subparte prescribe los requisitos para la certificación de un explotador de servicios aéreos y la validez continua del AOC expedido por [ESTADO].

#### GENERALIDADES

1. Ninguna persona u organización puede operar como explotador de servicios aéreos certificado sin un AOC y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones expedidas conforme a lo dispuesto en esta parte, ni en contravención de estos.
2. Todo explotador de servicios aéreos certificado deberá, en todo momento, estar en cumplimiento de los términos y las condiciones de la expedición, así como de los requisitos de mantenimiento del AOC para conservar la titularidad del certificado. El incumplimiento puede dar lugar a la revocación o la suspensión del AOC.
3. Todo explotador de servicios aéreos certificado establecerá políticas y procedimientos para los terceros que desempeñen trabajos en su nombre.

*Nota: A partir del 5 de noviembre de 2020, el término “mantenimiento” cambia a “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.*

#### CONTENIDO DE UN AOC

1. El AOC que [ESTADO] expida a un explotador de servicios aéreos constará de dos documentos:
2. un certificado de una página firmado por la Autoridad para exhibir al público; y
3. las especificaciones relativas a las operaciones firmadas por el gerente responsable y la Autoridad.
4. El certificado se expedirá en el formato y de la manera que se prescribe en la NE 9.2.1.3(B) y contendrá los datos siguientes:
5. Estado del explotador y Autoridad expedidora;
6. número de AOC y fecha de vencimiento;
7. nombre del explotador, razón social (si difiere de aquel) y dirección de su oficina principal;
8. teléfono, fax y correo electrónico;
9. el lugar, en un documento controlado llevado a bordo donde pueda encontrarse la información de contacto de las autoridades de gestión operacional; y
10. fecha de expedición, y nombre, firma y cargo del representante de la Autoridad.
11. Las especificaciones relativas a las operaciones se expedirán en el formato y de la manera que se prescribe en la NE 9.2.1.3(C) e incluirá los datos siguientes:
12. información de contacto de la Autoridad expedidora;
13. nombre, razón social (si difiere de aquel) y número de AOC del explotador;
14. fecha de expedición y firma del representante de la Autoridad;
15. marca, modelo y serie de cada aeronave de la flota del explotador;
16. tipos y zonas de operación; y
17. limitaciones especiales y aprobaciones específicas.

Nota: Si las limitaciones y las aprobaciones son idénticas para dos o más modelos, esos modelos pueden agruparse en una misma lista.

1. Cuando el Estado del explotador expida el AOC y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción al inglés.
2. Todo titular de un AOC llevará a abordo de la aeronave una copia fiel y certificada del AOC y una copia de las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones pertinentes al tipo de aeronave.

Nota: Los AOC y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones que se expidieron por primera vez en noviembre de 2008 tendrán los formatos prescritos en la NE 9.2.1.3(B) y en la NE 9.2.1.3(C).

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.1.1; 4.2.1.2; 4.2.1.3; 4.2.1.3.1; 4.2.1.4; 4.2.1.5; 4.2.1.6; 4.2.1.7

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.1.1; 2.2.1.2; 2.2.1.3; 2.2.1.4; 2.2.1.5; 2.2.1.6; 2.2.1.7

14 CFR 119.5; 119.37; 119.49; 121.2

JAR-OPS 1: Apéndice 1 a 1.175

JAR-OPS 3: Apéndice 1 a 3.175

JAR-OPS 1: 1.175(a) y (f)

JAR-OPS 3: 3.175(a) y (f)

#### PUBLICIDAD

1. Ninguna persona u organización puede hacerse publicidad como explotador de servicios aéreos certificado conforme a lo dispuesto esta parte sin que antes de la Autoridad de [ESTADO] les haya expedido el AOC y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones.
2. Ningún explotador de servicios aéreos certificado puede hacer una declaración, verbal ni por escrito, acerca de sí mismo que sea falsa o que tenga la intención de engañar a alguna persona.
3. Cuando la publicidad de un explotador de servicios aéreos indique que ese explotador está certificado conforme a lo dispuesto en esta parte, en la publicidad se indicará claramente el número de AOC.

#### SOLICITUD DE UN AOC

1. La solicitud de un AOC se hará en el formato y de la manera que prescriba la Autoridad.
2. Todo solicitante presentará una solicitud de expedición inicial del AOC al menos 90 días antes de la fecha en que se realizarán las operaciones previstas.
3. Al momento de presentar la solicitud, el solicitante proporcionará toda la información y los manuales requeridos en esta parte, la documentación del SMS que se requiere en la Parte 1 del presente reglamento, y cualquier otra información que requiera la Autoridad.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.1.6; 4.2.1.7; 4.2.1.8

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.1.6; 2.2.1.8

Anexo 19 de la OACI: 4.1.1; 4.1.3

Documento 8335 de la OACI, Parte III: 3.1.1

14 CFR 119.35

JAR-OPS 1: 1.185

JAR-OPS 3: 3.185

#### EXPEDICIÓN O DENEGACIÓN DE UN AOC

1. La expedición de un AOC por parte de [ESTADO] dependerá de que el explotador demuestre que cumple con los requisitos dispuestos en esta parte y en la Parte 1 del presente reglamento relativos a la gestión de la seguridad, y con cualquier otra información adicional que requiera la Autoridad.
2. La Autoridad puede expedir un AOC si, al cabo de una investigación, determina que el solicitante:
3. es ciudadano de [ESTADO];
4. posee su sede de operaciones y domicilio legal, si tiene, en [ESTADO];
5. cumple el reglamento y las normas correspondientes al titular de un AOC;
6. está debida y suficientemente equipado para efectuar operaciones seguras de transporte aéreo comercial y el mantenimiento de sus aeronaves; y
7. posee la autoridad económica que concede [ESTADO] según las disposiciones de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada.
8. La Autoridad puede denegar una solicitud de AOC si determina que:
9. el solicitante no está debida o suficientemente equipado para efectuar operaciones seguras de transporte aéreo comercial, ni el mantenimiento de sus aeronaves;
10. el solicitante fue titular de un AOC que fue revocado; o
11. una persona que contribuyó a las circunstancias que dieron lugar al proceso de revocación de un AOC obtiene una participación considerable en la propiedad del solicitante o es empleada de este en un cargo requerido por esta parte.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.1.3; 11.1

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.1.3

14 CFR 119.39

JAR-OPS 1: 1.175(b)

JAR-OPS 3: 3.175(b)

#### DURACIÓN Y RENOVACIÓN DE UN AOC

1. Un AOC, o cualquier parte de un AOC, expedido por la Autoridad tiene una vigencia de 12 meses, a menos que:
2. la Autoridad enmiende, suspenda, revoque o de otro modo rescinda el certificado;
3. el titular del AOC entregue el certificado a la Autoridad; o
4. el titular del AOC suspenda las operaciones por más de 60 días.
5. El titular de un AOC deberá solicitar la renovación de un AOC al menos 30 días antes de que caduque el período de validez vigente.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.1.4

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.1.4

14 CFR 119.61

JAR-OPS 1: 1.175(f); 1.185(e).

JAR-OPS 3: 3.175(f); 3.185(e).

#### VALIDEZ CONTINUA DE UN AOC

1. A menos que haya renunciado previamente a un AOC, o que este haya sido reemplazado, suspendido o revocado, o que haya vencido por haber pasado la fecha de vencimiento que figure en el certificado, la validez continua del AOC expedido por [ESTADO] dependerá de que:
2. el explotador siga cumpliendo con los requisitos de la certificación original, en su forma enmendada, bajo la supervisión de [ESTADO]; y
3. el explotador siga cumpliendo con los requisitos dispuestos en esta parte y los requisitos pertinentes de gestión de la seguridad de la Parte 1 del presente reglamento y con cualquier otra información que requiera la Autoridad.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.1.3; 4.2.1.4

#### ACCESO PARA FINES DE INSPECCIÓN

Nota: La orientación sobre inspecciones y cumplimiento en relación con las mercancías peligrosas figura en el Documento 9284SU de la OACI, Suplemento de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Parte S-5, Capítulo 1, y Parte S-7, capítulos 5 y 6).

1. En cualquier momento o lugar, la Autoridad puede realizar una inspección o una prueba para determinar si el titular de un AOC, certificado conforme a lo dispuesto en esta parte, sigue cumpliendo con la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, los reglamentos aplicables, el AOC o las especificaciones relativas a las operaciones del titular de un AOC.
2. Todo titular de un AOC deberá:
3. cooperar con la Autoridad y concederle acceso a cualquiera de sus organizaciones, instalaciones y aeronaves;
4. asegurarse de que se conceda a la Autoridad acceso a cualquier organización o instalación que el titular de un AOC haya contratado para prestar servicios relacionados con las operaciones de transporte aéreo comercial o el mantenimiento, y de que la organización o la instalación coopere con la Autoridad; y
5. conceder a la Autoridad acceso libre e ininterrumpido al puesto de pilotaje de la aeronave durante las operaciones de vuelo.
6. Todo titular de un AOC facilitará a la Autoridad un asiento delantero de observador en cada una de sus aeronaves desde donde se pueda observar fácilmente las actividades y conversaciones de la tripulación de vuelo.

Nota: La Autoridad determinará la conveniencia de la ubicación del asiento y la capacidad para supervisar las actividades, conversaciones y comunicaciones por radio de los miembros de la tripulación.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.1.4

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.1.4

Anexo 18 de la OACI: 11.1

14 CFR 119.59; 121.581

#### AUTORIDAD PARA INSPECCIONAR

1. La Autoridad validará la elegibilidad continua del titular de un AOC para conservar su AOC y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones.
2. La Autoridad puede realizar pruebas e inspecciones en cualquier momento o lugar para determinar el cumplimiento continuo por parte del titular del AOC de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, y del presente reglamento, las limitaciones especiales y aprobaciones específicas expedidas a dicho titular.
3. En su sede de operaciones, el titular del AOC dispondrá de:
4. todas las secciones de su AOC vigente;
5. todas las secciones de su OM y su MCM; y
6. una lista actualizada que contenga la ubicación y el nombre de los responsables de cada registro, documento e informe que el titular de un AOC tenga la obligación de conservar conforme a la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, en su forma enmendada, y al presente reglamento.
7. El incumplimiento por parte del titular de un AOC del requisito de poner a disposición de la Autoridad, a solicitud de esta, todas las secciones del AOC, el OM y el MCM, así como todo registro, documento o informe requerido constituye motivo de suspensión total o parcial del AOC.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.1.8

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.1.8

Documento 8335 de la OACI, Parte III: 6.1.1

14 CFR 119.59

JAR-OPS 1: 1.175(e)

JAR-OPS 3: 3.175(e)

#### ENMIENDA DE UN AOC

1. La Autoridad puede enmendar un AOC si:
2. determina que la enmienda es necesaria en aras de la seguridad del transporte aéreo comercial y del público; o
3. el titular del AOC solicita una enmienda y la Autoridad determina que la seguridad del transporte aéreo comercial y del público permiten la enmienda.
4. Si la Autoridad estipula por escrito que existe una emergencia que requiere la enmienda inmediata del AOC en aras del interés público con respecto a la seguridad del transporte aéreo comercial, la enmienda entra en vigor sin demoras en la fecha en que el titular del AOC recibe el aviso.
5. El titular de un AOC puede apelar la enmienda pero actuará de acuerdo con lo que en ella se dispone, a menos que la enmienda se revoque posteriormente.
6. Las enmiendas propuestas por la Autoridad que no sean de emergencia entran en vigor 30 días después de notificar al titular del AOC, a menos que el titular apele la propuesta por escrito antes de la fecha de entrada en vigor. Presentar una apelación aplaza la fecha de entrada en vigor hasta que concluya el proceso de apelación.
7. Las enmiendas propuestas por el titular del AOC se presentarán al menos 30 días antes de la fecha prevista de cualquier operación sujeta a esa enmienda.
8. Ninguna persona u organización puede efectuar una operación de transporte aéreo comercial para la cual se requiera una enmienda del AOC, a menos que dicha persona u organización haya recibido de la Autoridad el aviso de aprobación.

Documento 8335 de la OACI, Parte I: 5.2.1(a)

Documento 8335 de la OACI, Parte III: 7.5

14 CFR 119.41; 119.51

JAR-OPS 1: 1.185(a-d)

JAR-OPS 3: 3.185(a-d)

## ADMINISTRACIÓN DEL AOC

### APLICACIÓN

1. En esta subparte se prescriben los requisitos para la administración de un titular de AOC, que incluye la estructura orgánica, las políticas y los procedimientos, las instalaciones, el personal gerencial, la aeronave que se vaya a utilizar, el sistema de calidad, el SMS, el mantenimiento de registros, los sistemas de documentación y las demostraciones operacionales o de emergencia.

### GENERALIDADES

#### SEDE DE OPERACIONES

1. Todo titular de un AOC que no esté autorizado para efectuar tareas de mantenimiento conforme a su AOC tendrá una sede de operaciones.
2. Todo titular de un AOC que esté autorizado para realizar trabajos de mantenimiento conforme a su AOC contará con una sede de operaciones y una sede de mantenimiento.
3. El titular de un AOC puede fijar una sede de operaciones y una sede de mantenimiento en el mismo lugar o en lugares distintos.
4. Todo titular de un AOC deberá dar a la Autoridad una notificación de intención por escrito al menos 30 días antes de su propuesta de establecer o cambiar la ubicación de cualquiera de las estas sedes.

14 CFR 119.47

JAR-OPS 1: 1.175(c); 1.185(d).

JAR-OPS 3: 3.175(c); 3.185(d).

#### PERSONAL GERENCIAL REQUERIDO PARA LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

1. Todo titular de un AOC deberá tener un gerente responsable que resulte aceptable para la Autoridad y que ostente autoridad empresarial para asegurar que todas las operaciones de vuelo y las actividades de mantenimiento se puedan financiar y realizar con el máximo grado de seguridad que requiere la Autoridad.
2. Todo titular de un ACO contará con personal cualificado, con competencia demostrada en aviación civil, disponible para prestar servicio a tiempo completo en los cargos a continuación o sus equivalentes:
3. director de operaciones;
4. jefe de pilotos;
5. director de seguridad;
6. director de mantenimiento;
7. jefe de inspección.

Nota 1: La “competencia en aviación civil” se refiere a que una persona deberá tener cualificaciones técnicas y experiencia en gestión aceptables para la Autoridad en el cargo que vaya a ocupar.

Nota 2: El jefe de inspección es el responsable del control de calidad, no de la garantía de calidad, y no debe confundirse con el gerente de calidad que integra el sistema de calidad.

1. La Autoridad puede aprobar puestos o un número de cargos que no sean los indicados en el párrafo 9.3.2.2(b) de esta subsección si el titular del AOC demuestra que puede efectuar las operaciones con el máximo grado de seguridad bajo la dirección de menos categorías, o categorías distintas, de personal gerencial debido a:
2. el tipo de operación en cuestión;
3. el número de aeronaves utilizadas y el tipo; y
4. las áreas de operaciones.
5. La NE 9.3.2.2 contiene más requisitos para el personal gerencial.
6. Las personas que ocupen los cargos requeridos o aprobados en esta subsección y toda persona encargada de ejercer el control de las operaciones realizadas según el AOC deberán:
7. estar cualificadas mediante instrucción, experiencia y conocimientos especializados;
8. desempeñar sus funciones para cumplir los requisitos legales aplicables y mantener la seguridad de las operaciones; y
9. en la medida de sus responsabilidades, tener pleno conocimiento de los temas a continuación con respecto a la operación del titular del AOC:
   * + 1. normas de seguridad de la aviación y métodos operacionales seguros;
       2. el presente reglamento;
       3. las especificaciones relativas a las operaciones del titular del AOC;
       4. todos los requisitos de mantenimiento y aeronavegabilidad pertinentes de esta parte; y
       5. los manuales que se requieren en esta parte.
10. Todo titular de un AOC deberá:
11. declarar en las disposiciones de políticas generales de su OM las funciones, responsabilidades y autoridad inherentes a los cargos que se requieren en esta subsección;
12. enumerar en su OM el nombre y el domicilio social de las personas a quienes se asigne a dichos cargos; y
13. notificar a la Autoridad en un plazo de 10 días cualquier cambio de personal o vacante en algún cargo de la lista.

Documento 8335 de la OACI, Parte III: 3.1

14 CFR 119.65; 119.67

JAR-OPS 1: Apéndice 2 a 1.175

JAR-OPS 3: Apéndice 2 a 3.175

#### SISTEMA DE CALIDAD

1. Todo titular de un AOC establecerá un sistema de calidad y designará a un gerente de calidad que supervise el cumplimiento y la idoneidad de los procedimientos requeridos para garantizar métodos de operación seguros y la aeronavegabilidad de las aeronaves. Para supervisar el cumplimiento, se contará con un sistema de retroalimentación para el gerente responsable que asegure la adopción de medidas correctivas según corresponda.
2. Todo titular de un AOC se asegurará de que el sistema de calidad cuente con un programa de garantía de la calidad que contenga procedimientos destinados a verificar que todas las operaciones se realicen de conformidad con todos los requisitos, las normas y los procedimientos aplicables.
3. El sistema de calidad y el gerente de calidad deberán ser aceptables para la Autoridad.
4. Todo titular de un AOC describirá su sistema de calidad en la documentación pertinente según se prescribe en la NE 9.3.2.3.
5. No obstante lo dispuesto en el párrafo 9.3.2.3(a) de esta subsección, la Autoridad puede aceptar la nominación de dos gerentes de calidad, uno de operaciones y otro de mantenimiento, siempre que el titular del AOC haya designado una dependencia de gestión de la calidad para asegurar que el sistema de calidad se aplique de manera uniforme en toda la operación.
6. Cuando el titular del AOC sea a la vez un AMO, el sistema de calidad del titular del AOC se puede combinar con los requisitos del AMO y presentarse a la Autoridad para su aceptación y, para las aeronaves no matriculadas en [ESTADO], al Estado de matrícula.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.7.4

Documento 9760 de la OACI, Parte IV: 2.4.7.5

JAR-OPS 1: 1.035; 1.900

JAR-OPS 3: 3.035; 3.900

#### PRESENTACIÓN Y MODIFICACIÓN DE LOS MANUALES DE POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS

1. Todo manual que esta parte requiera deberá:
2. contener las instrucciones y la información necesarias para permitir que el personal interesado desempeñe las funciones y responsabilidades que se le hayan asignado con un alto grado de seguridad;
3. tener un formato que sea fácil de modificar;
4. contener un sistema que permita que el personal determine el estado actual de modificación de cada manual;
5. tener la fecha de la última modificación en cada página en cuestión;
6. no contradecir ningún reglamento aplicable de [ESTADO] ni las especificaciones relativas a las operaciones del titular del AOC; y
7. contener referencias al reglamento correspondiente.
8. Nadie puede hacer uso de políticas o procedimientos para las operaciones de vuelo o las funciones de aeronavegabilidad sin coordinar de antemano con la Autoridad.
9. El titular del AOC presentará las políticas o procedimientos propuestos a la Autoridad al menos 30 días antes de la fecha de implementación prevista.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.3.2

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.3.2

14 CFR 121.135

JAR-OPS 1: 1.1040

JAR-OPS 3: 3.1040

#### CONSERVACIÓN DE REGISTROS

1. Todo titular de un AOC conservará los registros siguientes por el período prescrito en la NE 9.3.2.5:
2. Registros de la tripulación de vuelo, que incluyan:
   * + 1. tiempo de vuelo, de servicio y de descanso;
       2. licencia y certificado médico;
       3. instrucción en vuelo y en tierra (todos los tipos);
       4. instrucción para la cualificación de ruta y aeródromo o helipuerto;
       5. instrucción en mercancías peligrosas;
       6. instrucción en seguridad; y
       7. verificaciones de competencia y de cualificación (todos los tipos).
3. Registros de la tripulación de cabina, que incluyan:
   * + 1. tiempo de vuelo, de servicio y de descanso;
       2. licencia, si corresponde;
       3. instrucción en vuelo y en tierra (todos los tipos) y verificaciones de cualificación;
       4. instrucción en mercancías peligrosas;
       5. instrucción en seguridad; y
       6. verificaciones de competencia.
4. Registros del personal del titular de un AOC, que incluyan:
   * + 1. instrucción y cualificación de otros miembros del personal para quienes el presente reglamento requiere un programa de instrucción reconocida;
       2. licencia y certificado médico, si se requieren; y
       3. verificaciones de competencia o de aptitud, si se requieren.
5. Formularios de preparación de vuelo, que incluyan:
   * + 1. manifiestos de carga completados;
       2. informes de masa y centrado;
       3. autorizaciones de despacho;
       4. planes de vuelo;
       5. manifiestos de pasajeros; e
       6. informes meteorológicos.
6. Libro técnico de a bordo de la aeronave, que incluya:
   * + 1. sección de registros de viaje;
       2. sección de registros de mantenimiento; y
       3. grabaciones de los registradores de vuelo:
          1. grabaciones de voz del puesto de pilotaje; y
          2. registros de datos de vuelo.
7. Registros de mantenimiento de la aeronave, que incluyan:
   * + 1. tiempo total de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos, según corresponda) de la aeronave y de todas las piezas de duración limitada;
       2. situación actualizada del cumplimiento de toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad;
       3. detalles pertinentes de las modificaciones y reparaciones de la aeronave y productos aeronáuticos;
       4. tiempo total de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos, según corresponda) desde la última revisión general de la aeronave o de los productos aeronáuticos sujetos a revisión general obligatoria; y
       5. registros detallados de los trabajos de mantenimiento para demostrar que se ha cumplido con todos los requisitos de aprobación para volver al servicio.
8. Otros registros, que incluyan:
   * + 1. plan operacional de vuelo;
       2. registros del sistema de calidad;
       3. documentos de transporte de mercancías peligrosas;
       4. listas de verificación de aceptación de mercancías peligrosas; y
       5. registros sobre dosis de radiación solar y cósmica, si el titular del AOC opera aeronaves que vuelan a altitudes superiores a 15.000 m.
9. Para los registros señalados en los párrafos 9.3.2.5(a)(1), (2) y (3) de esta subsección, el titular del AOC conservará:
10. registros actualizados en que se detallen las cualificaciones y la instrucción de todos los empleados y contratistas que intervienen en el control operacional, las operaciones de vuelo, las operaciones en tierra y el mantenimiento del explotador de servicios aéreos; y
11. los registros de los empleados que desempeñan funciones como miembros de la tripulación o como FOO, con detalle suficiente para determinar si esas personas satisfacen los requisitos de experiencia y cualificación para prestar servicio en las operaciones de transporte aéreo comercial.
12. Todo titular de un AOC conservará los registros de una manera que resulte aceptable para la Autoridad.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.10.1; 4.2.10.2; 4.2.10.3; 4.2.12.1; 4.3.2; 4.3.3.1; 8.4.1; 8.4.2; 9.4.3.4;11.6

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.9.1; 2.2.9.2; 2.3.1; 2.3.2; 2.3.3.1; 6.4.1; 6.4.2; 6.8.1; 6.8.2; 7.4.2.4; 9.6

14 CFR 121.380; 121:683; 121.685; 121.687; 121.693; 121.695; 121.701; 121.1007

JAR-OPS 1: Apéndice 1 a 1.1065

JAR-OPS 3: Apéndice 1 a 3.1065

#### GRABACIONES DE LOS REGISTRADORES DE DATOS DE VUELO Y DE VOZ EN EL PUESTO DE PILOTAJE

1. Todo titular de un AOC conservará:
2. la calibración más reciente del FDR, incluido el medio de grabación del cual se derive la calibración; y
3. la correlación del FDR a una aeronave de un grupo cualquiera de aeronaves que opere el titular del AOC:
   * + 1. que sean del mismo tipo;
       2. que posean el mismo modelo de registrador de vuelo y que esté instalado de la misma manera; y
       3. que no haya diferencia en el diseño de tipo con respecto a la instalación original de los instrumentos relacionados con el registrador.

Nota 1: La calibración y la correlación del FDR se plasmarán en los registros de mantenimiento de la aeronave y los productos aeronáuticos.

1. En caso de accidente o de un incidente que requiera la notificación inmediata a la Autoridad, el titular del AOC deberá extraer la información grabada en el registrador de voz del puesto de pilotaje y en el FDR y conservarla por un mínimo de 60 días o, a solicitud de la Autoridad, por un período más prolongado.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 11.6

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 4.7

14 CFR 121.343(I); 121.359(h).

JAR-OPS 1: 1.160

JAR-OPS 3: 3.160

#### AERONAVE OPERADA POR EL TITULAR DE UN AOC

1. En las especificaciones relativas a las operaciones, el titular de un AOC deberá enumerar:
2. detalles de contacto de la Autoridad expedidora;
3. nombre del explotador y número de AOC;
4. fecha de expedición y firma del representante de la Autoridad;
5. marca, modelo y serie de la aeronave;
6. tipos y zonas de operación; y
7. limitaciones especiales y aprobaciones específicas expedidas.
8. Todo titular de un AOC solicitará a la Autoridad una enmienda de sus especificaciones relativas a las operaciones antes de realizar cualquier cambio previsto en la aeronave.
9. Las aeronaves de otro titular de un certificado que opere de conformidad con un acuerdo de intercambio se deberán incorporar a las especificaciones relativas a las operaciones, según lo requerido en el párrafo 9.3.2.7(a) de esta subsección.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.1.5; Apéndice 6

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.1.5; Apéndice 3

Documento 8335 de la OACI, Parte III: 3.2.7

14 CFR 121.685

#### LIBRO TÉCNICO DE A BORDO

1. Todo titular de un AOC conservará y llevará en la aeronave un libro técnico de a bordo que contenga una sección con los registros de viaje y una sección con los registros de mantenimiento. La sección de registros de viaje se describe con más detalle en el párrafo 9.4.1.5 de esta parte, y la sección de registros de mantenimiento, en el párrafo 9.5.1.9 de esta parte.

Nota: El libro técnico de a bordo de la aeronave se puede digitalizar. La sección de registros de viaje y la sección de registros de mantenimiento se pueden combinar. En JAR-OPS 1: ACJ al Apéndice 1 de los JAR-OPS 1.005(a), se pueden consultar dos ejemplos de una entrada en el libro técnico de a bordo.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 11.4.1R

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 9.4.1R

14 CFR 121.701

JAR-OPS 1: 1.1055; 1.915; 1,195

JAR-OPS 3: 3.1055; 3.915; 3,195

#### INSTRUCCIÓN EN LOS PROCEDIMIENTOS DE LA COMPAÑÍA

1. Nadie puede prestar servicios para el titular de un AOC ni ningún titular de un AOC puede emplear a una persona, a menos que esta haya concluido un curso de instrucción con un plan de estudios reconocido en la compañía sobre las funciones y responsabilidades inherentes al puesto de dicha persona.
2. El plan de estudios de instrucción abarcará los conocimientos y competencias relacionados con la actuación humana, incluida la coordinación con otros miembros del personal del explotador de servicios aéreos.

Nota: La instrucción inicial, periódica y de otro tipo que se requiere para los miembros de la tripulación, los FOO y los despachadores de vuelos figura en la Parte 8 del presente reglamento.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.7.6.4; 9.3.1; 12.4.

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 7.3.1; 10.3; 11.2.1; 11.2.2.

14 CFR 415

JAR-OPS 1: 1.205

JAR-OPS 3: 3.205

#### SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

1. El titular de un AOC deberá implementar un SMS aceptable para la Autoridad según se describe en la sección 1.6 del presente reglamento.
2. El titular de un AOC que explote un avión con una masa máxima certificada de despegue superior a 27.000 kg (44.092 libras) establecerá y mantendrá un FDAP para el uso y la orientación del personal de operaciones como parte de su SMS.
3. El titular de un AOC que explote helicóptero con una masa máxima certificada de despegue superior a 7.000 kg o una configuración de más de 9 asientos de pasajeros y equipado con un FDR establecerá y mantendrá un FDAP para el uso y la orientación del personal de operaciones como parte de su SMS.
4. El FDAP del titular de un AOC no tendrá carácter punitivo y contendrá salvaguardias suficientes para proteger las fuentes de datos.

Nota 1: Un explotador puede contratar la operación del FDAP a un tercero pero aun así conserva la responsabilidad general del mantenimiento del programa.

Nota 2: La orientación sobre el establecimiento de un FDAP figura en el Documento 10000 de la OACI, Manual sobre programas de análisis de datos de vuelo (FDAP).

Nota 3: Las disposiciones sobre la protección de los datos de seguridad, la información sobre seguridad y las fuentes conexas figuran en el Anexo 19 de la OACI, Apéndice 3.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 3.3.2; 3.3.4(a)

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 1.3.1R; 1.3.2; 1.3.5

Anexo 19 de la OACI: 4.1.1; 4.1.3

#### SISTEMA DE DOCUMENTOS DE SEGURIDAD DE VUELO

1. Como parte del SMS, el titular de un AOC deberá establecer un sistema de documentos de seguridad de vuelo para uso y orientación del personal de operaciones.
2. El sistema de documentos de seguridad de vuelo del titular de un AOC contendrá los elementos mínimos del esquema contenido en la NE 9.3.2.11.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 3.3.4(a)

### AERONAVE

#### AERONAVE AUTORIZADA

1. Nadie operará una aeronave en el transporte aéreo comercial, a menos que dicha aeronave tenga un certificado de aeronavegabilidad apropiado y vigente, esté en condiciones de aeronavegabilidad y cumpla con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables a esas operaciones, incluidos los relativos a identificación y equipo.
2. Nadie operará un tipo específico de aeronave en el transporte aéreo comercial antes de que se haya concluido satisfactoriamente la certificación inicial de dicha aeronave, que incluye la expedición de las especificaciones relativas a las operaciones para la lista del titular del AOC correspondientes a ese tipo de aeronave.
3. Nadie operará una aeronave adicional o de reemplazo de un tipo para el cual el titular de un AOC posea una autorización vigente, a menos que la persona pueda demostrar que se evaluó cada una de las aeronaves antes de incorporarlas a la flota del titular del AOC.

Convenio de Chicago, Artículo 29(b)

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.1.1; 4.2.1.2; 4.2.1.5(d); 8.1.1

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.1.1; 2.2.1.2; 2.2.1.5(d); 6.1.1

14 CFR 91.7; 121.153

JAR-OPS 1: 1.175(a); 1.180(a).

JAR-OPS 3: 3.175(a); 1.180(a).

#### ARRENDAMIENTO SIN TRIPULACIÓN DE UNA AERONAVE CON MATRÍCULA EXTRANJERA

1. El titular de un AOC puede arrendar una aeronave con matrícula extranjera sin tripulación para fines de transporte aéreo comercial según lo autorice la Autoridad.
2. Nadie puede autorizar la operación de una aeronave con matrícula extranjera, a menos que:
3. exista un acuerdo vigente entre la Autoridad y el Estado de matrícula según el cual, si bien el titular del AOC expedido por [ESTADO] explota la aeronave, rige el reglamento de operaciones de [ESTADO]; y
4. exista un acuerdo vigente entre la Autoridad y el Estado de matrícula en que se reconozca que:
   * + 1. si bien el titular del AOC explota la aeronave, rige el reglamento de aeronavegabilidad del Estado de matrícula; o
       2. si el Estado de matrícula acepta transferir a la Autoridad de [ESTADO] la responsabilidad total o parcial de la aeronavegabilidad, conforme al Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago, regirá el reglamento de aeronavegabilidad de [ESTADO] en la medida acordada entre la Autoridad y el Estado de matrícula.
5. La Autoridad del Estado de matrícula tendrá acceso libre e ininterrumpido a la aeronave en cualquier momento y lugar.
6. En la NE 9.3.3.2 se prescriben otros requisitos para el arrendamiento de una aeronave con matrícula extranjera sin tripulación.

Convenio de Chicago, Artículo 83 bis

Documento 8335 de la OACI, Parte V: 1.25; Capitulo 2

14 CFR 121.153

JAR-OPS 1: 1.165(c)

JAR-OPS 3: 3.165(c)

#### INTERCAMBIO DE AERONAVES

1. Ningún titular de un AOC puede intercambiar aeronaves con otro titular de un AOC sin aprobación de la Autoridad.
2. En la NE 9.3.3.3 se prescriben los requisitos para los acuerdos de intercambio de aeronaves aprobados por la Autoridad.

Documento 8335 de la OACI, Parte V: 4.3.3

14 CFR 121.569

#### ARRENDAMIENTO DE AERONAVES CON TRIPULACIÓN

1. Ninguna persona u organización puede realizar operaciones de arrendamiento con tripulación en nombre de otro titular de un AOC, excepto de conformidad con las leyes y los reglamentos aplicables del país donde se efectúe la operación y con las limitaciones especiales y las aprobaciones específicas impuestas por la Autoridad de [ESTADO].
2. Ninguna persona u organización puede permitir que otro titular de un AOC realice operaciones de arrendamiento con tripulación en su nombre, a menos que:
   * 1. esa persona u organización posea un AOC o certificado equivalente expedido por un Estado contratante que le autorice a realizar esas operaciones; y
3. el titular de un AOC informe a la Autoridad de [ESTADO] de esas operaciones y le proporcione una copia del AOC conforme al cual se realizará la operación.
4. En la NE 9.3.3.4 se prescriben otros requisitos para el arrendamiento de aeronaves con tripulación.

Documento 8335 de la OACI, Parte V: 1.26; Capitulo 3

14 CFR 119.53

JAR-OPS 1: 1.165(c)

JAR-OPS 3: 3.165(c)

Orden 8400.10 de la FAA, Volumen 3, Capítulo 13

#### DEMOSTRACIÓN DE UNA EVACUACIÓN DE EMERGENCIA

1. Nadie usará un tipo y modelo de aeronave en operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, a menos que la persona haya demostrado a la Autoridad cómo realiza una evacuación de emergencia real a plena capacidad para la configuración de la aeronave en 90 segundos o menos.
2. La demostración real a plena capacidad no es obligatoria si el titular del AOC presenta por escrito una solicitud de desviación con pruebas de que:
3. durante la certificación para el tipo de aeronave o la certificación de otro explotador de servicios aéreos, se demostró satisfactoriamente una evacuación de emergencia a plena capacidad con la aeronave que se va a operar; y
4. exista un análisis de ingeniería que demuestre que es posible evacuar la aeronave dentro de la norma de 90 segundos a pesar de que la configuración de la aeronave del titular del AOC difiere en cuanto al número o tipo de salidas, o al número o la ubicación de los miembros de la tripulación de cabina.
5. En caso de que no sea obligatorio demostrar una evacuación de emergencia a plena capacidad, nadie puede usar un tipo y modelo de aeronave para el transporte aéreo comercial de pasajeros, a menos que la persona haya demostrado primero a la Autoridad que el personal, los procedimientos y el equipo de los que dispone proporcionarán suficientes salidas abiertas para efectuar la evacuación en 15 segundos o menos.
6. Nadie utilizará un avión que aterrice en tierra en operaciones prolongadas sobre el agua, a menos que la persona haya demostrado a la Autoridad una evacuación con amaraje forzoso en la que compruebe que cuenta con la capacidad y el equipo para aplicar los procedimientos de amaraje forzoso con eficacia.
7. En la NE 9.3.3.5 se prescriben otros requisitos para demostrar las evacuaciones de emergencia.

Documento 8335 de la OACI, Parte III: 5.3.11

14 CFR 121.291

#### VUELOS DE DEMOSTRACIÓN

1. Nadie puede operar ningún tipo de aeronave para transporte aéreo comercial, a menos que la persona efectúe primero vuelos de demostración satisfactorios para la Autoridad en ese tipo de aeronave.
2. Nadie puede operar una aeronave en una zona designada como especial o haciendo uso de un sistema especializado de navegación, a menos que la persona efectúe un vuelo de demostración satisfactorio para la Autoridad.
3. Los vuelos de demostración que se requieren en el párrafo 9.3.3.6(a) de esta subsección se realizarán de conformidad con el reglamento correspondiente al tipo de operación y de aeronave que se utilice.
4. El número de horas y el tipo de vuelos de demostración serán conforme a lo dispuesto en la NE 9.3.3.6.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.1.3

Documento 8335 de la OACI, Parte III: 5.4

14 CFR 121.163

### INSTALACIONES Y PROGRAMAS DE OPERACIONES

#### INSTALACIONES

1. Todo titular de un AOC constará con instalaciones de apoyo para las operaciones y la aeronavegabilidad en su sede de operaciones, apropiadas para los tipos y las áreas de operación.
2. Todo titular de un AOC preparará las instalaciones de servicios de escala en tierra apropiadas en cada aeródromo que utilice para asegurar la carga y el mantenimiento seguros de sus vuelos.
3. Ningún titular de un AOC puede iniciar un vuelo, a menos que haya determinado por todos los medios razonables de que se dispone que las instalaciones terrestres y marítimas requeridas necesariamente para ese vuelo, para la seguridad de la aeronave y la protección de los pasajeros sean adecuadas al tipo de operación según la cual haya de realizarse el vuelo y funcionen debidamente para este fin.

Nota: “Medios razonables” significa el uso, en el punto de salida, de la información de que disponga el titular del AOC, bien publicada oficialmente por los servicios de información aeronáutica, o bien que pueda conseguirse fácilmente de otras fuentes.

1. El titular del AOC tomará las medidas oportunas para que se notifique, sin retraso indebido, cualquier deficiencia de las instalaciones y servicios, observada en el curso de sus operaciones, a la autoridad responsable.
2. El titular de un AOC, como parte de su SMS, evaluará el nivel de protección que confiere el RFFS en el aeródromo que se prevé especificar en el plan operacional de vuelo para asegurar que se cuenta con un nivel de protección aceptable para la aeronave que está previsto utilizar.
3. El titular de un AOC incluirá en su OM la información sobre el nivel de protección que confiere el RFFS que se considere aceptable.

Nota: El Anexo 6 de la OACI, Parte I, Adjunto I, contiene orientación sobre la evaluación del nivel aceptable de protección que confiere el RFFS en los aeródromos.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.1.1; 4.1.2; 4.1.4; 4.1.5

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.1.1; 2.1.2

Documento 8335 de la OACI, Parte II: 2.1.1; 2.1.2

14 CFR 121.105; 121.123

JAR-OPS 1: 1.175(m) y (q)

JAR-OPS 3: 3.175 (m) y (q)

#### PROGRAMAS DE OPERACIONES

1. Al fijar los programas de operaciones de vuelo, todo titular de un AOC que efectúe operaciones programadas dará tiempo suficiente para que la aeronave reciba el servicio debido en las escalas intermedias y tendrá en cuenta los vientos dominantes en ruta y la velocidad de crucero para el tipo de aeronave que utilice. Esa velocidad de crucero no puede ser superior a la que se genere de la potencia de crucero especificada de los motores.

14 CFR 121.541

## GESTIÓN DE LAS OPERACIONES DE VUELO DEL TITULAR DE UN AOC

#### APLICACIÓN

1. Esta subparte presenta los requisitos de certificación que se aplican a la gestión del personal de operaciones de vuelo y sus funciones.

#### MANUAL DE OPERACIONES

1. Todo titular de un AOC entregará un OM que sea aceptable para la Autoridad a los miembros de la tripulación y las personas asignadas a las funciones del control de operaciones.
2. El OM contendrá las políticas y los procedimientos generales de la compañía acerca de las operaciones de vuelo que efectúe el titular del AOC.
3. Todo titular de un AOC preparará un OM y lo mantendrá actualizado con las políticas y los procedimientos para uso y orientación del personal.
4. Todo titular de un AOC entregará el OM o las partes pertinentes del OM, junto con todas las enmiendas y modificaciones, a todo el personal que deba utilizarlo.
5. Ningún titular de un AOC puede entregar un OM, o partes de este, antes de que la Autoridad lo haya revisado y aprobado o haya determinado que resulta aceptable para uso del personal en el transporte aéreo comercial.
6. Todo titular de un AOC se asegurará de que el OM contenga, como mínimo, los temas que la Autoridad designe que son aplicables a las operaciones del titular del AOC.
7. El OM contendrá las secciones específicas que se enumeran a continuación y se puede entregar en partes separadas:
8. Generalidades, según se prescribe en la NE 9.4.1.2(G);
9. El AOM, según se prescribe en el párrafo 9.4.1.4 de esta parte y en la NE 9.4.1.4;
10. La guía de rutas (áreas, rutas, aeródromos y helipuertos), según se prescribe en el párrafo 9.4.1.20 de esta parte y en la NE 9.4.1.20; y
11. El manual de instrucción, según se prescribe en el párrafo 9.4.1.3 de esta parte y en la NE 9.4.1.3.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.3; 4.2.6; 4.2.7.1; 4.2.8; 4.3.3.2; Apéndice 2

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.3; 2.2.3.1; 2.2.3.2; 2.2.4.3.R; 2.2.6; 2.2.7.1; 2.3.3.1; 2.3.3.2; Apéndice 2

Anexo 19 de la OACI: 4.1.1; 4.1.3

Documento 8335 de la OACI, Parte III: Capítulo 4

14 CFR 121.131; 121.133; 121.135; 121.137; 121.141

JAR-OPS 1: 1.1040; 1.1045

JAR-OPS 3: 3.1040; 3.1045

#### MANUAL DE INSTRUCCIÓN

1. Todo titular de un AOC se asegurará de que a todo el personal de operaciones se le instruya debidamente en sus funciones y responsabilidades y en la relación de esas funciones con las operaciones en conjunto.
2. Todo titular de un AOC tendrá un manual de instrucción, aprobado por la Autoridad, que contenga las políticas generales sobre instrucción, verificaciones y mantenimiento de registros.
3. Todo titular de un AOC deberá obtener la aprobación de la Autoridad antes de utilizar un plan de estudios de instrucción para cualificar a un miembro de la tripulación, o a una persona que desempeñe las funciones de control de operaciones, en los servicios de transporte aéreo comercial.
4. Todo titular de un AOC presentará a la Autoridad cualquier modificación que realice a un programa de instrucción reconocida y recibirá la aprobación por escrito de la Autoridad antes de poder utilizar dicha modificación.
5. El manual de instrucción se adaptará al esquema prescrito en la NE 9.4.1.3.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.1.3; 4.2.3.1; 4.2.3.2; 9.3.1; 12.4; 13.4.1; Apéndice 2: 2.4.1; 2.4.2; 2.4.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.3.1; 2.2.3.3R; 2.2.3.1; 7.3.1; 10.3; 11.2.1; Apéndice 2: 2.4.1; 2.4.2; 2.4.3

14 CFR 121.401; 121.402; 121.403; 135.323; 135.324; 135.325; 135.327

JAR-OPS 1: 1.1045, Parte D, Apéndice 1 y IEM 1.1045

JAR-OPS 3: 3.1045, Parte D y Apéndice 1 y IEM 3.1045

#### MANUAL DE OPERACIÓN DE LA AERONAVE

1. Para cada tipo y variante de aeronave que opere el titular de un AOC, este presentará a la Autoridad para su aprobación una propuesta de AOM que contenga los procedimientos normales, anormales y de emergencia relacionados con la operación de la aeronave.
2. El AOM se basará en los datos del fabricante de la aeronave del tipo y la variante específicos de aeronave que opere el titular del AOC y contendrá los parámetros específicos de operación, los detalles de los sistemas de la aeronave y las listas de verificación pertinentes que se vayan a utilizar en las operaciones del titular del AOC que la Autoridad haya aprobado. El diseño del manual observará los principios relativos a factores humanos.
3. El AOM se entregará a los miembros de la tripulación de vuelo y a las personas asignadas a las funciones de control de operaciones para cada una de las aeronaves que opere el titular del AOC.
4. El AOM se adaptará al esquema prescrito en la NE 9.4.1.4.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.3; 6.1.4; Apéndice 2: 2.2

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.3; 4.1.3; Apéndice 7: 2.2.1–2.2.14

14 CFR 121.141; 125.75

JAR-OPS 1: 1.1045, Parte B

JAR-OPS 3: 3.1045, Parte B

#### ANOTACIONES EN EL LIBRO TÉCNICO DE A BORDO DE LA AERONAVE: SECCIÓN DE REGISTROS DE VIAJE

1. Todo titular de un AOC utilizará un libro técnico de a bordo de la aeronave que contenga una sección de registros de viaje con la información siguiente de cada vuelo:

Nota: En el párrafo 9.5.1.9 de esta parte véase la sección de registros de mantenimiento (a partir del 5 de noviembre de 2020, mantenimiento de la aeronavegabilidad) del libro técnico de a bordo de la aeronave.

1. nacionalidad y matrícula de la aeronave;
2. fecha;
3. nombre de los miembros de la tripulación;
4. asignación de funciones de los miembros de la tripulación;
5. lugar de salida;
6. lugar de llegada;
7. hora de salida;
8. hora de llegada;
9. horas de vuelo;
10. tipo de vuelo (particular, trabajos aéreos, programado, no programado);
11. incidentes, observaciones, si hay; y
12. firma de la persona a cargo.
13. Las anotaciones en la sección de registros de viaje se mantendrán al día y se escribirán en tinta o lápiz indeleble.
14. Se guardarán las secciones completadas de los registros de viaje a fin de proporcionar un registro continuo de los últimos 2 años de operaciones.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.5.5; 11.4.1R; 11.4.2R; 11.4.3R

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 9.4.1R; 9.4.2R; 9.4.3R

14 CFR 121.687

JAR-OPS 1: 1.1055; 1.415

JAR-OPS 3: 3.1055; 3.415

#### DESIGNACIÓN DEL PILOTO AL MANDO PARA OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

1. Para cada operación de transporte aéreo comercial, el titular de un AOC designará por escrito a un piloto que actúe como PIC.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.11.1

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.10

14 CFR 121.385(c)

JAR-OPS 1: 1.940(a)(5)

JAR-OPS 3: 3.940(a)(5)

#### MIEMBROS REQUERIDOS DE LA TRIPULACIÓN DE CABINA

1. El titular de un AOC programará el número mínimo de miembros requeridos de la tripulación de cabina a bordo de los vuelos de pasajeros.
2. El PIC se asegurará de que el vuelo de pasajeros lleve a bordo el número mínimo de miembros requeridos de la tripulación de cabina.
3. El número de miembros de la tripulación de cabina no será inferior al mínimo prescrito por la Autoridad en las especificaciones relativas a las operaciones del titular del AOC o al número que se indica a continuación, el que resulte mayor:
4. para una capacidad de asientos de pasajeros de 20 a 50: 1 miembro de la tripulación de cabina, y
5. un miembro de la tripulación de cabina adicional por cada unidad, o parte de una unidad, con capacidad para 50 asientos de pasajeros.
6. Cuando los pasajeros estén a bordo de una aeronave estacionada, el número mínimo de miembros de la tripulación de cabina será la mitad del que se requiere para la operación de vuelo, pero nunca inferior a un miembro de la tripulación de cabina (u otra persona cualificada en los procedimientos de evacuación de emergencia de la aeronave).

Nota: Cuando una mitad dé como resultado un número fraccionario, se permite redondear al número entero siguiente.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 12.1

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 10.1

14 CFR 121.391; 121.393; 125.269; 135.107

JAR-OPS 1: 1.990

#### TRANSPORTE DE PASAJEROS EN SITUACIONES ESPECIALES

1. Ningún titular de un AOC puede autorizar el transporte de pasajeros en situaciones especiales, excepto:
2. según lo dispuesto en los procedimientos del OM del titular del AOC; y
3. con el conocimiento y la anuencia del PIC.

Nota: Todo Estado debe consultar su legislación nacional u otras disposiciones al elaborar el reglamento para el transporte de personas con discapacidades físicas o mentales, o pasajeros inadmisibles, personas deportadas o personas bajo custodia.

AC 120-32 de la FAA

JAR-OPS 1: 1.260; 1.265

JAR-OPS 3: 3.260; 3.265

#### PROGRAMA DE VERIFICACIÓN Y NORMALIZACIÓN DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

1. Todo titular de un AOC contará con un programa aprobado por la Autoridad para la verificación y normalización de los miembros de la tripulación.

*Nota: Se define un proceso de normalización para tratar las diferencias exclusivas de la flota del explotador y los métodos de cumplimiento.*

1. El titular del AOC verificará la competencia de los pilotos en las maniobras y los procedimientos prescritos por la Autoridad para la verificación de la competencia de los pilotos, la cual abarcará los procedimientos de emergencia y, cuando corresponda, las reglas de vuelo por instrumentos.

Nota: En la Parte 8 del presente reglamento, véanse los requisitos específicos de las verificaciones.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 9.4.4

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 7.4.3

AC 120-53B de la FAA

#### RESERVADO

#### PROCEDIMIENTO DE VERIFICACIÓN DE LOS MIEMBROS DEL PUESTO DE PILOTAJE

1. Todo titular de un AOC entregará a los miembros de la tripulación de vuelo, y pondrá a disposición en cada aeronave, los procedimientos de las listas de verificación aprobados por la Autoridad correspondientes al tipo y la variante de aeronave.
2. Todo titular de un AOC se asegurará de que los procedimientos aprobados comprendan todos los elementos cuya seguridad deben verificar los miembros de la tripulación de vuelo antes de poner en marcha los motores, despegar o aterrizar, así como en busca de anomalías y emergencias en motores y sistemas.
3. Todo titular de un AOC se asegurará de que los procedimientos en la lista de verificación se diseñen de manera que un miembro de la tripulación de vuelo no necesite recordar de memoria los elementos que se deben verificar.
4. Todo titular de un AOC colocará los procedimientos aprobados en el puesto de pilotaje de cada aeronave de manera que sean fácilmente accesibles, y requerirá que la tripulación de vuelo siga dichos procedimientos al operar la aeronave.

Nota: Las listas de verificación son parte del AOM, el cual forma parte del OM del titular del AOC y es aprobado por la Autoridad.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.6

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.6

14 CFR 121.315

JAR-OPS 1: 1.130(a)(2)

JAR-OPS 3: 3.130(a)(2)

#### LISTA DE EQUIPO MÍNIMO Y LISTA DE DESVIACIONES RESPECTO A LA CONFIGURACIÓN

1. Todo titular de un AOC proporcionará una MEL aprobada por la Autoridad para uso de los miembros de la tripulación de vuelo, el personal de mantenimiento y las personas asignadas a las funciones de control operacional en el desempeño de sus obligaciones.
2. La MEL será específica para el tipo y la variante de la aeronave y contendrá las circunstancias, limitaciones y procedimientos para el visto bueno o la continuación del vuelo de la aeronave con componentes, equipo o instrumentos inactivos.
3. Todo titular de un AOC proporcionará una CDL específica para el tipo de aeronave, si el Estado de diseño la proporciona y la aprueba, para uso de los miembros de la tripulación de vuelo, el personal de mantenimiento y las personas asignadas a las funciones de control de operaciones en el desempeño de sus obligaciones. El OM del titular del AOC contendrá los procedimientos que la Autoridad considere aceptables para las operaciones de conformidad con los requisitos de la CDL.

*Nota: La MEL es una parte integral del OM.*

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 6.1.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 4.1.3

JAR-OPS 1: 1.030

JAR-OPS 3: 3.030

#### MANUAL DE PLANIFICACIÓN DE LA PERFORMANCE

1. Todo titular de un AOC proporcionará un manual de planificación de la performance que la Autoridad considere aceptable para uso de los miembros de la tripulación de vuelo y las personas asignadas a las funciones de control operacional en el desempeño de sus obligaciones.
2. El manual de planificación de la performance será específico para el tipo y la variante de aeronave y contendrá información sobre la performance adecuada para calcular con precisión la performance en todas las fases normales de la operación de vuelo.

Nota: El Anexo 6 de la OACI, Parte I, Adjunto B, y el Anexo 6 de la OACI, Parte III, Adjunto A, contienen información sobre cómo elaborar el manual de planificación de la performance.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: Adjunto B

Anexo 6 de la OACI, Parte III: Adjunto A

14 CFR 121.171

JAR-OPS 1: 1.485; 1.560

#### SISTEMA DE CONTROL DE LOS DATOS DE PERFORMANCE

1. Todo titular de un AOC contará con un sistema aprobado por la Autoridad para obtener, mantener y distribuir al personal correspondiente datos actualizados sobre la performance de cada aeronave, ruta y aeródromo que utilice.
2. El sistema aprobado por la Autoridad brindará datos actualizados sobre obstáculos para los cálculos de la performance de salida y de llegada.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 5.3.1

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 3.3

#### MANUAL DE SERVICIOS DE ESCALA Y CARGA DE LA AERONAVE

1. Todo titular de un AOC proporcionará un manual de servicios de escala y carga de la aeronave que resulte aceptable para la Autoridad para uso de los miembros de la tripulación de vuelo, el personal de servicios de escala y carga y las personas asignadas a las funciones de control operacional en el desempeño de sus obligaciones.
2. Este manual de servicios de escala y carga de la aeronave será específico para el tipo y la variante de aeronave y contendrá los procedimientos y las limitaciones para prestar los servicios de escala y carga de la aeronave.

Nota: Según el tamaño y alcance de las operaciones del titular del AOC, el manual de servicios de escala y carga de la aeronave puede ser un documento independiente o estar contenido en el OM.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.3.1; 4.3.1(d) y (e); Apéndice 2: 2.1.9; 2.2.7

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.3.1; 2.3.1(d) y (e); Apéndice 7: 2.1.8; 2.2.5

Anexo 8 de la OACI: 9.1; 9.2.1.

14 CFR 121.135(b)(20)

JAR-OPS 1: 1,605(a)

JAR-OPS 3: 3,605(a)

#### SISTEMA DE CONTROL DE LOS DATOS DE MASA Y CENTRADO

1. Todo titular de un AOC establecerá un sistema aprobado por la Autoridad para obtener, mantener y distribuir al personal correspondiente información actualizada acerca de la masa y el centrado de cada aeronave que opere.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.3.1; Apéndice 2: 2.1.14; 2.2.6

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: Apéndice 7: 2.1.13; 2.2.4

14 CFR 121.135(b)(20); 121.137.

JAR-OPS 1: 1.610

JAR-OPS 3: 3.610

#### MANUAL DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE CABINA

1. Todo titular de un AOC entregará un manual de los miembros de la tripulación de cabina que resulte aceptable para la Autoridad a los miembros de la tripulación de cabina y a los agentes de servicios de pasajeros en desempeño de sus funciones.
2. El manual de los miembros de la tripulación de cabina contendrá las políticas y los procedimientos de operación aplicables a los miembros de la tripulación de cabina y al transporte de pasajeros.
3. El titular del AOC entregará a los miembros de la tripulación de cabina un manual, específico para el tipo y la variante de aeronave, con los detalles de los procedimientos normales, anormales y de emergencia, así como la ubicación del equipo de emergencia con instrucciones de funcionamiento.

Nota: Este manual se puede combinar en uno solo para uso de los miembros de la tripulación de cabina.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.3.1; Apéndice 2: 2.2.12

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.3.1; Apéndice 7: 2.2.10

14 CFR 121.135(b)(2)

JAR-OPS 1: 1.045, Apéndice 1 5.3; 8.3.15

JAR-OPS 3: 3.045, Apéndice 1 5.3; 8.3.15

#### TARJETAS CON INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD PARA LOS PASAJEROS

1. Todo titular de un AOC llevará en cada aeronave destinada al transporte de pasajeros, en lugares convenientes para el uso de cada pasajero, tarjetas impresas que complementen las instrucciones verbales y que contengan:
2. diagramas y métodos para operar las salidas de emergencia;
3. otras instrucciones necesarias para usar el equipo de emergencia; e
4. información sobre las restricciones y los requisitos relacionados con la asignación de los asientos ubicados en una fila de salida de emergencia.
5. Todo titular de un AOC se asegurará de que las tarjetas con instrucciones de seguridad para los pasajeros contengan información pertinente solo al tipo y la variante de aeronave que se utilice en ese vuelo.
6. La NE 9.4.1.18 contiene información específica que debe figurar en las tarjetas con instrucciones de seguridad para los pasajeros acerca de los asientos ubicados en una fila de salida de emergencia.

Nota: La AC 121-24D de la FAA, Instrucciones de seguridad y tarjetas con instrucciones de seguridad para los pasajeros, contiene información detallada sobre las instrucciones de seguridad para los pasajeros.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.12.1(e)

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.11.1(e)

14 CFR 121.571(b)

JAR-OPS 1: 1.285 (2)

JAR-OPS 3: 3.285 (2)

AC 121-24D de la FAA

#### SISTEMA DE CONTROL DE DATOS AERONÁUTICOS

1. Todo titular de un AOC contará con un sistema aprobado por la Autoridad para obtener, conservar y distribuir al personal correspondiente datos aeronáuticos actualizados sobre cada ruta y aeródromo que utilice.
2. La NE 9.4.1.19contiene información específica sobre aeródromos que debe contener el sistema de control de datos aeronáuticos.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.1.2; 5.3.1; 5.3.2

14 CFR 121.97; 121.117

JAR-OPS 1: 1.220

JAR-OPS 3: 3.220

#### GUÍA DE RUTAS: ZONAS, RUTAS, AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS

1. Todo titular de un AOC proporcionará información sobre zonas, rutas, aeródromos y helipuertos, así como cartas aeronáuticas aprobadas por la Autoridad para uso de los miembros de la tripulación de vuelo y las asignadas a las funciones de control de operaciones en el desempeño de sus obligaciones.
2. El titular del AOC mantendrá actualizadas la guía de rutas y las cartas aeronáuticas correspondientes a los tipos y las áreas de operación propuestos que vaya a realizar. Esta información se puede publicar como parte del OM o por separado.
3. Esta información contendrá, como mínimo, la información prescrita en la NE 9.4.1.20.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.3.1; Apéndice 2: 2.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.3.1; Apéndice 7: 2.3

14 CFR 121.113; 121.115; 121.135(b)(8)

JAR-OPS 1: 1.240(4)

JAR-OPS 3: 3.240(4)

#### FUENTES DE INFORMES METEOROLÓGICOS

1. Todo titular de un AOC utilizará las fuentes aprobadas por la Autoridad de los informes y pronósticos meteorológicos que se utilicen en las decisiones sobre la preparación de vuelos, rutas y operaciones terminales.
2. Para las operaciones de transporte de pasajeros, el titular del AOC contará con un sistema aprobado para obtener pronósticos e informes de fenómenos meteorológicos adversos que puedan afectar la seguridad operacional del vuelo en cada ruta que se vaya a volar y en cada aeródromo que se vaya a usar.
3. La NE 9.4.1.21 contiene una lista de las fuentes de informes meteorológicos aprobadas por la Autoridad para planificar los vuelos o para controlar el movimiento de los vuelos.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.3.5.1; 4.3.5.2

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.3.5.1; 2.3.5.2

14 CFR 121.101; 121.119

#### PROGRAMA DE DESHIELO Y ANTIHIELO

1. Todo titular de un AOC que planifique operar una aeronave en condiciones en las que se pueda prever razonablemente la adherencia de escarcha, hielo o nieve a la aeronave deberá:
2. utilizar solo aeronaves equipadas adecuadamente para esas condiciones;
3. asegurarse de que la tripulación de vuelo tenga instrucción suficiente para hacer frente a esas condiciones; y
4. contar con un programa aprobado de deshielo y antihielo en tierra.
5. La NE 9.4.1.22 contiene requisitos detallados para el programa de deshielo y antihielo del titular de un AOC.

Nota: En la última edición de la AC 120-60 de la FAA, Programa de deshielo y antihielo en tierra, véase una descripción del programa y la instrucción de los empleados. Véase también el Documento 9640 de la OACI, Manual de operaciones de deshielo y antihielo para aeronaves en tierra.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.3.5.5

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.3.5.3; 2.3.5.4

14 CFR 121.629(c)

JAR-OPS 1: 1.345; 1.346

JAR-OPS 3: 3.345; 3.346

#### SISTEMA DE SUPERVISIÓN Y DESPACHO DE VUELOS

1. Todo titular de un AOC contará con un sistema adecuado y aprobado por la Autoridad para el debido despacho y supervisión de vuelos, que contemple las operaciones que se vayan a efectuar.
2. El sistema de despacho y supervisión del titular de un AOC contará con suficientes centros de despacho para las operaciones que han de realizarse, ubicados en los puntos necesarios para asegurar la comunicación con las operaciones de vuelo durante las fases de preparación, despacho y vuelo.
3. Todo titular de un AOC contará con suficientes FOO cualificados en cada centro de despacho para asegurar el control operacional adecuado de cada vuelo.
4. El titular de un AOC que efectúe operaciones de fletamento puede establecer instalaciones de seguimiento de vuelo a cargo de otras personas que no sean sus empleados pero, en ese caso, el titular del AOC seguirá siendo el principal responsable del control operacional de cada vuelo.
5. Todo titular de un AOC que efectúe operaciones de fletamento en las que use un sistema de seguimiento de vuelo demostrará que dicho sistema cuenta con instalaciones y personal suficiente para proporcionar a las personas siguientes la información necesaria para iniciar y realizar cada vuelo de manera segura:
   * + 1. la tripulación de vuelo de cada aeronave; y
       2. las personas a las que el titular del AOC designe para desempeñar la función de control operacional de la aeronave.
6. Todo titular de un AOC que efectúe operaciones de fletamento deberá demostrar que el personal requerido para la función de control de operaciones está capacitado para desempeñar sus obligaciones.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.6.1; 4.6.2; 10.1; 10.2; 10.3; 10.4R

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.1.3; 2.6; 2.6.1; 2.6.2; 8.1; 8.2; 8.3; 8.4R

Documento 8335 de la OACI: 3.2.13

14 CFR 121.107

JAR-OPS 1: 1.195

JAR-OPS 3: 3.195

#### SISTEMA DE GESTIÓN DE LOS RIESGOS ASOCIADOS A LA FATIGA

1. Para fines de la gestión de los riesgos a la seguridad asociados a la fatiga, el titular de un AOC estipulará:
2. las limitaciones de tiempo de vuelo, período de servicio de vuelo, período de servicio y período de descanso que figuren en los requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga de la sección 8.12 del presente reglamento;
3. un FRMS que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 8.11.1.2(e) del presente reglamento; o
4. un FRMS que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 8.11.1.2(e) del presente reglamento para parte de sus operaciones y con los requisitos de la sección 8.12 del presente reglamento para el resto de sus operaciones.
5. Cuando el titular de un AOC adopte los requisitos prescriptivos para la gestión de la fatiga en parte de sus operaciones o en todas, la Autoridad puede aprobar, en circunstancias excepcionales, variaciones de esos requisitos en función de una evaluación de riesgos que proporcione el explotador. Las variaciones aprobadas proporcionarán un nivel de seguridad equivalente, o superior, al que se alcanza con los requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga.
6. La Autoridad aprobará el FRMS de un explotador antes de que el FRMS pueda reemplazar total o parcialmente los requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga. El FMRS aprobado conferirá un nivel de seguridad equivalente, o superior, al que se alcanza con los requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga.
7. Los explotadores que usen un FRMS acatarán las disposiciones siguientes del proceso de aprobación del FRMS, el cual permite que la Autoridad se asegure de que el FRMS aprobado cumple con los requisitos contenidos en el párrafo 8.11.1.2(d)(1) del presente reglamento:
8. fijar valores máximos para los tiempos de vuelo o los períodos de servicio de vuelo y los períodos de servicio, así como valores mínimos para los períodos de descanso. Esos valores se basarán en principios y conocimientos científicos sujetos a los procesos de garantía de la seguridad operacional;
9. acatar los mandatos de la Autoridad para disminuir los valores máximos y aumentar los valores mínimos en caso de que los datos del explotador indiquen que estos valores son demasiado altos o bajos, respectivamente; y
10. justificar ante la Autoridad cualquier aumento de los valores máximos o disminución de los valores mínimos en función de la experiencia acumulada del FRMS y los datos sobre la fatiga antes de que la Autoridad apruebe estos cambios.
11. Los explotadores que implementen un FRMS para gestionar los riesgos asociados a la fatiga deberán, como mínimo:
12. incorporar principios y conocimientos científicos en el FRMS;
13. identificar constantemente los peligros para la seguridad operacional asociados a la fatiga y los riesgos que emanen de dichos peligros;
14. asegurarse de que se apliquen oportunamente las medidas correctivas necesarias para mitigar con eficacia los riesgos asociados a los peligros;
15. facilitar la supervisión continua y la evaluación periódica de la mitigación de los riesgos asociados a la fatiga que se logre con esas medidas; y
16. facilitar la mejora continua del funcionamiento general del FRMS.
17. Los requisitos detallados relacionados con el FRMS figuran en la NE 9.4.1.24.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.10.1; 4.10.2; 4.10.3; 4.10.4; 4.10.5; 4.10.6; 4.10.7R; 4.10.8; Apéndice 7

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.8; Apéndice 6

14 CFR 121.470; 135.261

#### INSTALACIONES DE COMUNICACIONES

1. Los vuelos de todo titular de un AOC contarán con la capacidad de entablar radiocomunicaciones en ambos sentidos con todas las instalaciones de ATC a lo largo de las rutas y las rutas de alternativa que se vayan a seguir.
2. Para las operaciones de transporte de pasajeros, todo titular de un AOC estará en condiciones de entablar radiocomunicaciones rápidas y fiables con todos los vuelos en la estructura completa de rutas del titular del AOC en condiciones normales de operación. Este sistema de radiocomunicaciones será independiente del sistema de ATC.
3. Todo titular de un AOC que se dedique a la navegación aérea internacional, en todo momento dispondrá de información sobre el equipo de emergencia y supervivencia transportado a bordo de cualquiera de sus aeronave para comunicarla de inmediato a los centros coordinadores de salvamento. Dicha información abarcará, según corresponda:
4. el número, color y tipo de balsas salvavidas y señales pirotécnicas;
5. los detalles de los suministros de agua y material médico de emergencia; y
6. el tipo y las frecuencias del equipo portátil de radio de emergencia.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.1; 11.5

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.1; 9.5

14 CFR 121.99

#### RUTAS Y ÁREAS DE OPERACIÓN

1. El titular de un AOC realizará operaciones únicamente a lo largo de las rutas y dentro de las áreas para las que:
2. cuente con instalaciones y servicios en tierra, incluidos servicios meteorológicos, adecuados para la operación planificada;
3. la performance de la aeronave que se prevé utilizar sea adecuada para cumplir con los requisitos de altitudes mínimas de vuelo;
4. el equipo de la aeronave que se prevé utilizar cumpla los requisitos mínimos para la operación planificada;
5. se disponga de cartas y mapas apropiados y actualizados;
6. si se utiliza una aeronave bimotor, se cuente con aeródromos adecuados dentro de los límites de tiempo y distancia; y
7. si se utiliza una aeronave monomotor, se cuente con superficies que permitan ejecutar un aterrizaje forzoso seguro.
8. Nadie puede realizar operaciones de transporte aéreo comercial en ninguna ruta ni área de operaciones, a menos que esas operaciones se efectúen de acuerdo con las restricciones que imponga la Autoridad.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 2.3.1; 2.3.2; 2.3.3; 2.3.4; 4.2.7.1; 4.2.7.2; 4.2.7.3R

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.7; 2.2.7.1; 2.2.7.2; 2.2.7.3R; 2.3.1; 2.3.2; 2.3.3; 2.3.4

14 CFR 121.93; 121.95; 121.135

JAR-OPS 1: 1.240

JAR-OPS 3: 3.240

#### PRECISIÓN DE LA NAVEGACIÓN

1. Todo titular de un AOC se asegurará de que, para cada ruta o área propuesta, los sistemas y las instalaciones de navegación que utilice tengan capacidad para permitir la navegación de la aeronave:
2. dentro del grado de precisión requerido para ATC; y
3. hacia los aeródromos que figuren en el plan operacional de vuelo dentro del grado de precisión necesario para la operación de que se trate.
4. En las situaciones en las que no haya referencias adecuadas a los sistemas de navegación, la Autoridad puede autorizar operaciones según VFR de día que se puedan efectuar por medio de pilotaje seguro debido a las características del terreno.
5. A excepción de las ayudas para la navegación requeridas para las rutas hacia aeródromos de alternativa, la Autoridad enumerará en las especificaciones relativas a las operaciones del titular del AOC las ayudas terrestres no visuales que requiera para aprobar rutas fuera del espacio aéreo controlado.
6. Las ayudas terrestres no visuales no se requieren para las operaciones VFR de noche en las rutas en las que el titular del AOC demuestre que tiene puntos de referencia iluminados fiables y adecuados para operar en condiciones de seguridad.
7. La Autoridad aprobará las operaciones en los tramos de la ruta en que se requiere el uso de la navegación astronómica u otros medios especializados de navegación.

Nota 1: Se deberá seguir la forma de las especificaciones relativas a las operaciones prescrita en el párrafo 9.2.1.3(c) de esta parte y en la NE 9.2.1.3(C). El último renglón de la tabla de especificaciones relativas a las operaciones dispone “otras” autorizaciones o datos. Otras autorizaciones o datos pueden ocupar varias páginas, según la complejidad de la operación que realice el titular del AOC. Correspondería a la Autoridad enumerar, en las especificaciones relativas a las operaciones del titular del AOC como “otras” autorizaciones, las ayudas terrestres no visuales requeridas para la aprobación de rutas fuera del espacio aéreo controlado.

Nota 2: En el Documento 9613 de la OACI, Manual de navegación basada en la performance (PBN), véase información sobre el proceso de aprobación de operaciones en el espacio aéreo de RNP y una lista de referencias a otros documentos publicados por Estados y organismos internacionales.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.1; 7.2.1; 7.2.2; 7.2.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 5.2.1; 5.2.2; 5.2.3

14 CFR 121.103

JAR-OPS 1: 1.240; 1.243

JAR-OPS 3: 3.240; 3.243

#### SEGUIMIENTO DE AERONAVES

1. El titular de un AOC definirá la capacidad de seguimiento de aeronaves para seguir los aviones en todas sus áreas de operación.

*Nota: La orientación sobre las capacidades de seguimiento normal de aeronaves figura en la Circular 347 de la OACI*, Directrices para la implantación del seguimiento normal de aeronaves*.*

1. El titular de un AOC seguirá la posición de los aviones mediante notificaciones automatizadas por lo menos cada 15 minutos para los segmentos de las operaciones de vuelo en las condiciones siguientes:
2. el avión tiene una masa máxima certificada de despegue superior a 27.000 kg y una capacidad de asientos superior a 19; y
3. cuando la dependencia de ATS obtiene información sobre la posición del avión a intervalos de más de 15 minutos.

*Nota: Para la coordinación entre el titular del AOC y las disposiciones del ATS acerca de los mensajes de notificación de posición, véase el Anexo 11 de la OACI, Capítulo 2.*

1. El titular de un AOC seguirá la posición de los aviones mediante notificaciones automatizadas por lo menos cada 15 minutos para los segmentos de las operaciones de vuelo planificadas en un área oceánica en las condiciones siguientes:

*Nota: Para los fines del seguimiento normal de aeronaves, un “área oceánica” es el espacio aéreo por encima de aguas que están fuera del territorio de un Estado.*

1. el avión tiene una masa máxima certificada de despegue superior a 45.500 kg y una capacidad de asientos superior a 19; y
2. cuando la dependencia de ATS obtiene información sobre la posición del avión a intervalos de más de 15 minutos.

Nota: Para la coordinación entre el titular del AOC y las disposiciones del ATS acerca de los mensajes de notificación de posición, véase el Anexo 11 de la OACI, Capítulo 2.

1. No obstante lo dispuesto en los párrafos 9.4.1.28(b) y (c) de esta subsección, y en función de los resultados de un proceso aprobado de evaluación de riesgos que implemente el titular del AOC, la Autoridad puede permitir variaciones en los intervalos automatizados de notificación. El proceso permitirá demostrar cómo se pueden manejar los riesgos de la operación emanados de esas variaciones e incluirá, como mínimo:
2. la capacidad de los sistemas y procesos de control operacional del titular del AOC, incluidos los de las dependencias de ATS contactadas;
3. la capacidad general del avión y sus sistemas;
4. los medios disponibles para determinar la posición del avión y comunicarse con este;
5. la frecuencia y duración del espaciamiento entre las notificaciones automatizadas;
6. las consecuencias de los factores humanos como consecuencia de los cambios en los procedimientos de la tripulación de vuelo; y
7. las medidas de mitigación específicas y los procedimientos de contingencia.

*Nota: La Circular 347 de la OACI,* Directrices para la implantación del seguimiento normal de aeronaves*, contiene orientación para establecer, implementar y aprobar el proceso de evaluación de riesgos que permite variaciones en la necesidad de recibir las notificaciones automáticas y el intervalo requerido, con ejemplos de dichas variaciones.*

1. El titular del AOC establecerá procedimientos aprobados por la Autoridad para conservar los datos sobre el seguimiento normal de aeronaves que, durante la búsqueda y el salvamento, ayuden a determinar la última posición conocida de la aeronave.

Nota: En el párrafo 9.2.1.2 de esta parte véanse las responsabilidades del titular del AOC cuando emplea a terceros para efectuar el seguimiento normal de aeronaves conforme a lo dispuesto en esta subsección.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 3.5.1; 3.5.2R; 3.5.3; 3.5.4; 3.5.5

## REQUISITOS DE MANTENIMIENTO DEL TITULAR DE UN AOC

Nota: A partir del 5 de noviembre de 2020, el término “mantenimiento” cambia a “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.

#### APLICACIÓN

1. Esta subparte presenta los requisitos de certificación y mantenimiento que rigen para el titular de un AOC que utilice un AMO o, hasta el 4 de noviembre de 2020, un sistema equivalente.

#### RESPONSABILIDAD DEL MANTENIMIENTO

1. Todo titular de un AOC asegurará la aeronavegabilidad de la aeronave y el buen funcionamiento del equipo de operaciones y de emergencia por medio de:
2. inspecciones previas al vuelo;
3. la corrección de cualquier defecto o daño que afecte la operación segura de una aeronave conforme a una norma aprobada, teniendo en cuenta la MEL y la CDL, si se dispone de estas para el tipo de aeronave;
4. todos los trabajos de mantenimiento realizados de conformidad con el programa de mantenimiento de aeronaves reconocido del explotador;
5. el análisis de la eficacia del programa reconocido del explotador para el mantenimiento de aeronaves;
6. el cumplimiento de toda directriz de operaciones, AD y demás requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad que imponga la Autoridad; y
7. las modificaciones hechas de conformidad con una norma aprobada y, en el caso de las modificaciones que no sean obligatorias, el establecimiento de una política de incorporación.
8. Todo titular de un AOC se asegurará de mantener la validez del certificado de aeronavegabilidad de cada aeronave que opere respecto a:
9. los requisitos del párrafo 9.5.1.2(a) de esta subsección;
10. la fecha de vencimiento del certificado; y
11. cualquier otra condición de mantenimiento estipulada en el certificado.

Nota: La Autoridad puede o no imponer una fecha de vencimiento en un certificado de aeronavegabilidad. La fecha de vencimiento se usa en los JAR-OPS; la FAA no fija una fecha de vencimiento en el certificado de aeronavegabilidad.

1. Todo titular de un AOC se asegurará de que los requisitos especificados en el párrafo 9.5.1.2(a) de esta subsección se cumplan de conformidad con los procedimientos reconocidos por la Autoridad o que resulten aceptables para esta.
2. Todo titular de un AOC se asegurará de que los trabajos de mantenimiento, revisión general, modificación, reparación e inspección de sus aeronaves y productos aeronáuticos se realicen de conformidad con su MCM o con las instrucciones vigentes para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, o con ambas, y con el reglamento de aviación aplicable.
3. Todo titular de un AOC puede establecer un acuerdo con otra persona o entidad para efectuar trabajos de mantenimiento, revisión general, modificación, reparación o inspección pero el titular seguirá siendo el responsable de todo el trabajo efectuado conforme a ese acuerdo.
4. Todo titular de un AOC realizará el mantenimiento de sus aeronaves y obtendrá la aprobación para volver al servicio tal como se dispone a continuación:
5. Hasta el 4 de noviembre de 2020, el explotador no operará ningún avión, a menos que el mantenimiento y la aprobación del avión para volver al servicio hayan estado a cargo de un organismo reconocido de acuerdo con la Parte 6 del presente reglamento, o con un sistema equivalente, y cualquiera de estas opciones deberá ser aceptable para el Estado de matrícula.
6. Hasta el 4 de noviembre de 2020, cuando el Estado de matrícula acepte un sistema equivalente, la persona que firme la aprobación para volver al servicio deberá tener una licencia de acuerdo con lo dispuesto en la Parte 2 del presente reglamento.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.1.1; 8.1.2; 8.1.3; 8.1.4; 8.1.5

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.1.1; 6.1.2; 6.1.3; 6.1.4; 6.1.5

14 CFR 121.363; 121.365; 121.367; 121.368

JAR-OPS 1: 1.890

JAR-OPS 3: 3.890

#### APROBACIÓN Y ACEPTACIÓN DE LOS SISTEMAS Y PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO DEL AOC

1. El titular de un AOC no operará una aeronave, excepto para las inspecciones previas al vuelo, a menos que el mantenimiento y la aprobación de la aeronave para volver al servicio se realicen como se indica a continuación:
2. Hasta el 4 de noviembre de 2020, el explotador no operará ningún avión, a menos que el mantenimiento y la aprobación del avión para volver al servicio hayan estado a cargo de un organismo reconocido de conformidad con la Parte 6 del presente reglamento, o con un sistema equivalente, y cualquiera de estas opciones deberá ser aceptable para el Estado de matrícula.
3. Hasta el 4 de noviembre de 2020, cuando el Estado de matrícula acepte un sistema equivalente, la persona que firme la aprobación para volver al servicio deberá tener una licencia de conformidad con lo dispuesto en la Parte 2 del presente reglamento.

Nota: Según los JAR-OPS, el titular de un AOC que realice su propio mantenimiento está certificado como AMO, mientras que, según el título 14 del CFR, la práctica actual es que el titular de un AOC está autorizado para realizar su propio mantenimiento de acuerdo con el AOC sin que se le designe separadamente como AMO.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.1.2; 8.1.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.1.2; 6.1.3

14 CFR 121.367

JAR-OPS 1: 1.875

JAR-OPS 3: 3.175

#### MANUAL DE CONTROL DE MANTENIMIENTO

1. Todo titular de un AOC de [ESTADO] presentará a la Autoridad y al Estado de matrícula de la aeronave, si no es el mismo que la Autoridad, su MCM y las enmiendas posteriores que empleen los principios relativos a factores humanos para uso y orientación del personal de mantenimiento y de operaciones en cuestión, que contengan detalles de la estructura del organismo, entre otros:
2. el administrador responsable y las personas designadas como responsables del programa de mantenimiento, según se requiere en el párrafo 9.3.2.2 de esta parte;
3. los procedimientos que se deben seguir, que pueden estar contenidos en el manual de procedimientos del AMO, para satisfacer la responsabilidad de mantenimiento descrita en el párrafo 9.5.1.2 de esta parte, excepto cuando el titular del AOC esté certificado como AMO y tenga las funciones del sistema de calidad descritas en el párrafo 9.3.2.3 de esta parte;
4. los procedimientos para notificar fallas, casos de mal funcionamiento y defectos, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5.4.1.5 del presente reglamento, a la Autoridad, al Estado de matrícula y al Estado de diseño en las 72 horas siguientes a haberlos detectado. Además, los casos a continuación justifican la notificación inmediata a la Autoridad por teléfono, fax o correo electrónico seguida de un informe por escrito lo antes posible, pero a más tardar en las 72 horas siguientes a haberlos detectado:
   * + 1. fallas en la estructura principal;
       2. fallas en el sistema de mando;
       3. incendio en la aeronave;
       4. fallas en la estructura del motor; o
       5. cualquier otro problema que se considere un peligro inminente para la seguridad.
5. El MCM del titular del AOC contendrá la información siguiente, que se puede presentar en partes separadas:
6. una descripción de los acuerdos administrativos entre el titular del AOC y el AMO, o una descripción de los procedimientos de mantenimiento y los procedimientos para completar y firmar la aprobación para volver al servicio cuando el mantenimiento se base en un sistema que no sea el de un AMO;
7. una descripción de los procedimientos empleados para asegurar que toda aeronave que opere esté en condiciones de aeronavegabilidad;
8. una descripción de los procedimientos para asegurar que el equipo de emergencia de todos los vuelos sea utilizable;
9. el nombre y las obligaciones de las personas que se requieren para asegurar que todos los trabajos de mantenimiento se realicen de conformidad con el MCM;
10. una referencia al programa de mantenimiento que se requiere en el párrafo 9.5.1.12 de esta parte;
11. una descripción de los métodos para completar y conservar los registros de mantenimiento del explotador (a partir del 5 de noviembre de 2020, cambia a mantenimiento de la aeronavegabilidad) que se requieren en el párrafo 9.5.1.8 de esta parte;
12. una descripción de los procedimientos para supervisar, evaluar y notificar la experiencia de mantenimiento y operacional en todas las aeronaves que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 5.700 kg;
13. una descripción de los procedimientos para obtener y evaluar la información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad obtenida de la organización responsable del diseño de tipo y para aplicar las medidas resultantes que el Estado de matrícula considere necesarias para las aeronaves que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 5.700 kg;
14. una descripción de los procedimientos para implementar el mantenimiento de la aeronavegabilidad obligatorio según se requiere en el párrafo 9.5.1.2(a)(5) de esta parte;
15. una descripción de los procedimientos para establecer y mantener un sistema de análisis y supervisión continua del funcionamiento y eficiencia del programa de mantenimiento, para corregir cualquier deficiencia del programa;
16. una descripción de los tipos y modelos de aeronaves a los que se aplica el MCM del titular del AOC;
17. una descripción de los procedimientos para asegurar que todos los desperfectos que afectan la aeronavegabilidad se registren y rectifiquen; y
18. una descripción de los procedimientos para notificar al Estado de matrícula los casos importantes de mantenimiento que ocurran.
19. Ningún titular de un AOC puede proporcionar, para uso de su personal en el transporte aéreo comercial, un MCM o partes de este que la Autoridad no haya revisado ni aprobado.
20. La NE 9.5.1.4 contiene un cuadro con los temas específicos que debe contener el MCM del titular del AOC, según corresponda.

Nota 1: En el sistema de la FAA, el MCM suele denominarse Manual de mantenimiento general, mientras que en los JAR, se le conoce como Exposición de la administración de mantenimiento.

Nota 2: Se puede consultar material de orientación sobre los principios relativos a factores humanos en el Documento 9683 de la OACI, Manual de instrucción sobre factores humanos.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.2.1; 11.2

Anexo 6 de la OACI, Parte II, Sección III: 3.8.2

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.2.1; 9.2

14 CFR 121.369

JAR-OPS 1: 1.905

JAR-OPS 3: 3.905

Documento 8335 de la OACI, Parte II: 2.4.1; 2.4.2

Documento 9760 de la OACI, Parte III: 7.1.1; 7.2.2; 7.2.3

#### ADMINISTRACIÓN DEL MANTENIMIENTO

1. El titular de un AOC certificado como AMO puede satisfacer los requisitos especificados en los párrafos 9.5.1.2(a)(2), (3), (5) y (6) de esta parte.
2. Si el titular de un AOC no está certificado como AMO, cumplirá sus responsabilidades de acuerdo con lo dispuesto en los párrafos 9.5.1.2 (a)(2), (3), (5) y (6) de esta parte, como se indica a continuación:
3. hasta el 4 de noviembre de 2020, usando un sistema equivalente de mantenimiento aprobado o aceptado por la Autoridad; o
4. por medio de un acuerdo con un AMO, con un contrato de mantenimiento por escrito entre el titular del AOC y el AMO contratado en que se detallen las funciones de mantenimiento requeridas y se defina el apoyo de las funciones del sistema de calidad aprobadas o aceptadas por la Autoridad.
5. Todo titular de un AOC empleará a una persona o grupo de personas que resulten aceptables para la Autoridad para cerciorarse de que todas las operaciones de mantenimiento se realicen conforme a una norma aprobada, de manera que se cumplan los requisitos de mantenimiento contenidos en el párrafo 9.5.1.2 de esta parte, así como los requisitos del MCM del titular del AOC, y para asegurar el funcionamiento del sistema de calidad.
6. Todo titular de un AOC proporcionará espacio de oficinas adecuadas en lugares apropiados para el personal especificado en el párrafo 9.5.1.5(c) de esta subsección.
7. Para el mantenimiento de aeronaves, el titular de un AOC establecerá un SMS de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9.3.2.10 de esta parte que resulte aceptable para la Autoridad.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.1.2; 8.1.4; 8.7; 8.7.1.1; 8.7.6.1

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.1.2; 6.1.4

Documento 9760 de la OACI, Parte III: 10.7.1

14 CFR 121.363

JAR-OPS 1: 1.895

JAR-OPS 3: 3.895

#### RESERVADO

#### RESERVADO

#### REGISTROS DE MANTENIMIENTO

1. Todo titular de un AOC se asegurará de que se establezca un sistema para conservar los registros que se enumeran a continuación en un formato que resulte aceptable para la Autoridad:
2. tiempo total de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos, según corresponda) de la aeronave y de todas las piezas de duración limitada;
3. situación actualizada del cumplimiento de toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad;
4. detalles pertinentes de las modificaciones y reparaciones de la aeronave y productos aeronáuticos;
5. el tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos, según corresponda) desde la última revisión general de la aeronave o los productos aeronáuticos sujetos a revisión general obligatoria;
6. la situación actual de la aeronave con respecto al cumplimiento del programa de mantenimiento; y
7. los registros detallados de mantenimiento que demuestren que se cumplieron todos los requisitos para firmar la aprobación para devolver la aeronave al servicio.
8. Todo titular de un AOC se asegurará de que los registros citados en el párrafo 9.5.1.8(a)(1) a (5) de esta subsección se conserven durante un período mínimo de 90 días después de retirado permanentemente de servicio el componente a que se refieren y que los registros enumerados en el párrafo 9.5.1.8(a)(6) de esta subsección se conserven durante 1 año por lo menos a partir de la firma de la aprobación para devolver la aeronave al servicio.
9. Todo titular de un AOC se asegurará de que, en caso de un cambio temporal de explotador, los registros mencionados en el párrafo 9.5.1.8(a) de esta subsección se pongan a disposición del nuevo explotador.
10. Todo titular de un AOC se asegurará de que cuando una aeronave se transfiera permanentemente de un explotador a otro, los registros especificados en el párrafo 9.5.1.8(a) de esta subsección también se transfieran.

Nota 1: A partir del 5 de noviembre de 2020, el título de esta sección cambia a Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Nota 2: A partir del 5 de noviembre de 2020, todas las menciones de mantenimiento en esta sección cambian a mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Nota 3: La orientación sobre los expedientes electrónicos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave figura en el Documento 9760 de la OACI, Manual de aeronavegabilidad.

Nota 4: En el contexto del Anexo 6 de la OACI, Parte I, párrafo 8.4.3, el Estado de matrícula tendrá que decidir lo que deba considerarse como cambio temporal de explotador con objeto de ejercer control sobre los registros, lo cual dependerá de que se tenga acceso a ellos y la oportunidad de actualizarlos.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.4

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.2

14 CFR 121.380

JAR-OPS 1: 1.920

#### ANOTACIONES EN EL LIBRO TÉCNICO DE A BORDO DE LA AERONAVE: SECCIÓN DE REGISTROS DE MANTENIMIENTO

1. Todo titular de un AOC utilizará un libro técnico de a bordo de la aeronave que incluya una sección de registros de mantenimiento de esta con la información siguiente acerca de cada aeronave:

Nota: En el párrafo 9.4.1.5 de esta parte, véase la sección de registros de viaje del libro técnico de a bordo de la aeronave.

1. la información acerca de todo vuelo anterior, necesaria para garantizar la seguridad continua del vuelo;
2. la conformidad (visto bueno) vigente de mantenimiento o de aeronavegabilidad de la aeronave, o ambas;
3. la situación actual de inspección de la aeronave, que incluya las inspecciones que se deban efectuar según un calendario establecido y las inspecciones que se deban efectuar sin seguir un calendario establecido, a excepción de que la Autoridad puede aceptar que la declaración de mantenimiento se conserve en otro lugar;
4. la situación actual de mantenimiento de la aeronave, que incluya el mantenimiento que se deba efectuar según un calendario establecido, y el mantenimiento que se deba efectuar sin seguir un calendario establecido, a excepción de que la Autoridad puede aceptar que la declaración de mantenimiento se conserve en otro lugar; y
5. todos los defectos aplazados que afecten la operación de la aeronave.

Nota: La rectificación de los defectos no relacionados con la aeronavegabilidad se pueden aplazar a una fecha posterior. Cuando se aplace la rectificación, se deberá contar con un método para registrar ese aplazamiento (el libro técnico de a bordo de la aeronave normalmente tiene una sección dedicada exclusivamente a este fin). Algunos explotadores tienen un sistema de clasificación de los defectos aplazados que acepta períodos distintos, ya sea en horas de vuelo, número de sectores o, al regresar a la sede de mantenimiento, el tiempo hasta que el defecto se deba rectificar antes de volver a volar.

1. El libro técnico de a bordo de la aeronave y cualquier enmienda posterior deberán ser aprobados por la Autoridad.
2. Toda persona que adopte alguna medida en el caso de una falla o mal funcionamiento notificados u observados en una aeronave o un producto aeronáutico que sean críticos para la seguridad del vuelo deberá asentar o hacer que se asiente dicha medida en la sección de registros de mantenimiento del libro técnico de a bordo de la aeronave.
3. Todo titular de un AOC contará con un procedimiento para conservar copia de los registros que se deben llevar a bordo en un lugar al que tengan fácil acceso todos los miembros de la tripulación de vuelo, y dicho procedimiento figurará en el OM del titular del AOC.

14 CFR 121.701

JAR-OPS 1: 1.915

JAR-OPS 3: 3.915

#### DEVOLUCIÓN AL SERVICIO

1. Ningún titular de un AOC operará una aeronave, a menos que cuente tanto con la aprobación para volver al servicio, si se le dio mantenimiento antes del vuelo, como con una anotación válida en la sección de registros de mantenimiento del libro técnico de a bordo de la aeronave, como se indica a continuación:
2. Aprobación para volver al servicio:
   * + 1. El titular de un AOC no operará una aeronave, a menos que el mantenimiento y la aprobación de la aeronave para volver al servicio se realicen de la siguiente manera:
          1. Hasta el 4 de noviembre de 2020, el explotador no operará ningún avión, a menos que el mantenimiento y la aprobación del avión para volver al servicio hayan estado a cargo de un organismo reconocido de acuerdo con la Parte 6 del presente reglamento, o con un sistema equivalente, y cualquiera de estas opciones deberá ser aceptable para el Estado de matrícula.
          2. Hasta el 4 de noviembre de 2020, cuando el Estado de matrícula acepte un sistema equivalente, la persona que firme la aprobación para volver al servicio deberá tener una licencia de acuerdo con lo dispuesto en la Parte 2 del presente reglamento.
       2. El titular de un AOC que use un AMO no operará una aeronave después de que esta vuelva al servicio conforme a lo dispuesto en el párrafo 9.5.1.10(a)(1)(i) de esta subsección, a menos que se haya preparado una aprobación para volver al servicio de acuerdo con los procedimientos del MCM del titular del AOC y se haya hecho una anotación en la sección de registros de mantenimiento del libro técnico de a bordo de la aeronave.
       3. El titular de un AOC que utilice un sistema equivalente no operará una aeronave después de que esta vuelva al servicio conforme a lo dispuesto en el párrafo 9.5.1.10(a)(1)(i) de esta subsección, a menos que alguien con la debida licencia y habilitación, obtenidas de conformidad con la Parte 2 del presente reglamento, prepare o haga que se prepare una anotación en la sección de registros de mantenimiento del libro técnico de a bordo de la aeronave, según corresponda. Esta aprobación para volver al servicio se realizará de conformidad con los procedimientos contenidos en el MCM del titular del AOC.
       4. El titular del AOC se asegurará de que el PIC haya revisado la sección de registros de mantenimiento del libro técnico de a bordo de la aeronave y haya determinado que los trabajos de mantenimiento están debidamente documentados.
3. Libro técnico de a bordo de la aeronave. Sección de registros de mantenimiento:
   * + 1. El titular de un AOC no operará una aeronave, a menos que el PIC tenga una anotación válida en la sección de registros de mantenimiento del libro técnico de a bordo que indique que los trabajos de mantenimiento efectuados en la aeronave se hicieron a satisfacción y están debidamente documentados.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.1.2; 8.1.3; 8.8.1

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.1.2; 6.1.3; 6.7.1

Documento 9760 de la OACI, Parte III: 7.9.1; 10.5.1.2

Documento 8335 de la OACI, Parte III: 6.3.2

14 CFR 121.709

AC 120-16G de la FAA

JAR-OPS 1: 1,875(a)

JAR-OPS 3: 3,875(a)

#### MODIFICACIONES Y REPARACIONES

1. Todas las modificaciones y reparaciones cumplirán con los requisitos de aeronavegabilidad aceptables para el Estado de matrícula. Se deberán establecer procedimientos para asegurar que se conserven los datos que respaldan el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad. No obstante, en el caso de una reparación mayor o de una modificación importante, el trabajo se realizará de conformidad con los datos técnicos aprobados por la Autoridad de [ESTADO].
2. El titular de un AOC puede estar autorizado para efectuar los trabajos de mantenimiento, revisión general, modificación, reparación e inspección de una aeronave o producto aeronáutico conforme al AOC, siempre que:
3. se efectúe según un sistema de mantenimiento aceptable para el Estado de matrícula que sea equivalente al de un AMO establecido de conformidad con lo dispuesto en la Parte 6 del presente reglamento; y
4. se efectúe de acuerdo con las especificaciones relativas a las operaciones aprobadas del titular del AOC.
   * + 1. El titular de un AOC que utilice un sistema de mantenimiento aceptable para el Estado de matrícula o, a partir del 4 de noviembre de 2020, un sistema equivalente al de un AMO, que desee aprobar la devolución al servicio después de una reparación mayor o de una modificación importante a una aeronave matriculada en [ESTADO] deberá emplear a un AMT que tenga una licencia vigente y válida, con habilitación de célula y de grupo propulsor y que esté cualificado conforme a lo dispuesto en la Parte 2 del presente reglamento.
5. Todo titular de un AOC redactará oportunamente un informe al finalizar una reparación mayor o modificación importante de una aeronave o producto aeronáutico.
6. El titular de un AOC enviará a la Autoridad una copia de cada informe de una modificación importante y conservará para fines de inspección una copia de cada informe de una reparación mayor.
7. La Autoridad que expida una aprobación para el diseño de una modificación, reparación o pieza de repuesto lo hará en función de pruebas satisfactorias de que la aeronave cumple con los requisitos de aeronavegabilidad que se utilizaron para expedir el certificado de tipo, sus enmiendas o requisitos posteriores, cuando así lo determine el Estado de matrícula.

Nota: El Capítulo 5 del Documento 9760 de la OACI, Manual de aeronavegabilidad, contiene orientación sobre modificaciones y reparaciones

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.6

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.6

14 CFR 121.379(b); 121.707

JAR-OPS 1: 1.920(b)(6)

JAR-OPS: 3 de la OACI: 3.920(b)(6)

#### PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES

1. El programa de mantenimiento de aeronaves de todo titular de un AOC y cualquier enmienda posterior se presentarán al Estado de matrícula para su aprobación. La aceptación por parte de la Autoridad de [ESTADO] estará condicionada a la aprobación previa del Estado de matrícula o, cuando corresponda, al cumplimiento por parte del titular del AOC de las recomendaciones que haga el Estado de matrícula.
2. La Autoridad de [ESTADO] exigirá al titular de un AOC que incluya un programa de fiabilidad cuando la Autoridad determine que dicho programa es necesario. Cuando la Autoridad así lo determine, el titular del AOC proporcionará dichos procedimientos e información en su MCM.
3. Todo titular de un AOC se asegurará de que cada una de sus aeronaves reciba mantenimiento de conformidad con su programa de mantenimiento reconocido, según se requiere en el párrafo 9.5.1.2 de esta parte, lo cual deberá incluir:
4. las tareas de mantenimiento y los intervalos en que se realizarán, teniendo en cuenta la utilización prevista de la aeronave;
5. cuando corresponda, un programa de mantenimiento de la integridad estructural;
6. los procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los párrafos 9.5.1.12(c)(1) y (2) de esta subsección; y
7. cuando corresponda, el programa de vigilancia de la condición y confiabilidad de los sistemas, componentes y grupos propulsores de la aeronave.
8. El diseño y la aplicación del programa de mantenimiento del titular del AOC observará los principios relativos a factores humanos.
9. Las tareas repetitivas de mantenimiento que se especifican en los intervalos obligatorios como condición para aprobar el diseño de tipo deberán identificarse como tales.

Nota: El programa de mantenimiento se debe basar en la información del programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño, o la organización responsable del diseño de tipo, y en cualquier otra experiencia aplicable.

1. Ningún titular de un AOC puede proporcionar, para uso de su propio personal en operaciones de transporte aéreo comercial, un programa de mantenimiento o partes de este que la Autoridad de [ESTADO] no haya revisado o reconocido.
2. La aprobación por parte de la Autoridad del programa de mantenimiento del titular de un AOC y de cualquier enmienda posterior se anotará en las especificaciones relativas a las operaciones de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9.2.1.3(c) de esta parte.
3. Todo titular de un AOC contará con un programa de inspección y un programa que incluya otros trabajos de mantenimiento, revisión general, modificación, reparación e inspección para asegurar que:
4. los trabajos de mantenimiento, revisión general, modificación, reparación e inspección que efectúen el titular u otras personas se realicen de conformidad con el MCM del titular del AOC;
5. toda aeronave que se devuelva al servicio sea aeronavegable y haya recibido el debido mantenimiento para su operación.
6. La Autoridad puede enmendar cualquier especificación expedida al titular de un AOC para permitir la desviación de las disposiciones contenidas en esta subparte que impedirían devolver al servicio y usar productos aeronáuticos porque esos elementos recibieron mantenimiento, o fueron modificados o inspeccionados por personas empleadas fuera de [ESTADO] que no son titulares de una licencia de técnico de [ESTADO]. Todo titular de un AOC con autoridad concedida conforme a esta desviación dispondrá la supervisión de las instalaciones y las prácticas para asegurarse de que todos los trabajos efectuados en esos productos se realicen de conformidad con el MCM del titular del AOC.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 11.3.1; 11.3.2; 11.3.3R.

Anexo 6 de la OACI, Parte II, Sección III: 3.8.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 9.3.1; 9.3.2; 9.3.3R.

Documento 9760 de la OACI, Parte III: 7.3.1; 7.3.3

14 CFR 121.367

JAR-OPS 1: 1.910

JAR-OPS 3: 3.910

#### PROGRAMA DE FIABILIDAD

1. El programa de mantenimiento de cada avión contendrá, cuando corresponda, las descripciones del programa de vigilancia de la condición y fiabilidad de los sistemas, componentes y grupos propulsores de la aeronave.
2. Se elaborará un programa de fiabilidad para el programa de mantenimiento de aeronaves si este último se basa en la lógica del Grupo directivo de mantenimiento, contiene componentes cuya condición se vigila o no contempla períodos de revisión general para todos los componentes importantes del sistema.
3. No es necesario establecer un programa de fiabilidad para aeronaves que no se consideren grandes o que contemplen períodos de revisión general para todos los componentes importantes del sistema de la aeronave.
4. El objetivo del programa de fiabilidad es asegurar que las tareas del programa de mantenimiento de la aeronave sean eficaces y que su periodicidad sea adecuada.
5. El programa de fiabilidad puede dar lugar a intensificar o eliminar algunas tareas mantenimiento, así como a reducir o agregar otras.
6. El programa de fiabilidad proporciona un medio apropiado para supervisar la eficacia del programa de mantenimiento.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 11.3

Documento 9760 de la OACI, Parte III: 7.4.1

#### AUTORIDAD PARA EFECTUAR Y APROBAR TAREAS DE MANTENIMIENTO, REVISIÓN GENERAL, MODIFICACIÓN E INSPECCIÓN

1. El titular de un AOC que no esté certificado como AMO puede efectuar trabajos de mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones e inspecciones de una aeronave o un producto aeronáutico, y aprobar la devolución al servicio, si lo aprueba el Estado de matrícula de la aeronave y figuran en la lista de especificaciones relativas a las operaciones, según lo dispuesto en su programa de mantenimiento, y si lo acepta el Estado del explotador.
2. El titular de un AOC puede disponer lo necesario para que un AMO debidamente habilitado realice los trabajos de mantenimiento, revisión general, modificación, reparación e inspección de una aeronave o un producto aeronáutico según lo establecido en su programa de mantenimiento y su MCM. A partir del 5 de noviembre de 2020, las actividades enumeradas debe desempeñarlas un AMO aprobado por el Estado de matrícula o por otra Autoridad aceptada por el Estado de matrícula
3. El titular de un AOC que no esté certificado como AMO deberá emplear a una persona con la debida licencia y habilitación de acuerdo con la Parte 2 del presente reglamento, según corresponda, para aprobar que una aeronave o un producto aeronáutico vuelva al servicio tras haber recibido mantenimiento, revisión general, modificaciones, reparaciones e inspecciones realizados o supervisados de acuerdo con los datos técnicos aprobados por el Estado de matrícula. A partir del 5 de noviembre de 2020, las actividades enumeradas han de ser realizadas por una persona que tenga una licencia expedida por el Estado de matrícula.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.1.2; 8.1.3; 8.8.2

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.1.2; 6.1.3; 6.5.2

14 CFR 43.3; 121.379

#### REQUISITOS PARA LA LICENCIA DE TÉCNICO: TITULAR DE UN AOC QUE UTILIZA UN SISTEMA EQUIVALENTE

1. Toda persona que esté directamente a cargo del mantenimiento, revisión general, modificación o reparación de una aeronave o un producto aeronáutico, y toda persona que efectúe las inspecciones requeridas y apruebe la devolución al servicio tras el trabajo realizado, será un técnico o especialista en reparación que sea aceptable para la Autoridad y ostente la debida licencia y habilitación, según corresponda, de conformidad con la Parte 2 del presente reglamento. A partir del 5 de noviembre de 2020, las actividades enumeradas han de ser realizadas por una persona que tenga una licencia expedida por el Estado de matrícula.
2. Toda persona que esté directamente a cargo estará en el lugar pero no es necesario que observe físicamente ni que dirija a cada trabajador de manera constante, aunque sí deberá estar disponible para consultas y decisiones sobre asuntos que requieran la instrucción o la decisión de una autoridad superior a la de las personas que realizan el trabajo.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 8.1.2; 8.1.3; 8.8.2

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.1.2; 6.1.3; 6.5.2

14 CFR 121.378

#### LIMITACIONES DE DESCANSO Y SERVICIO PARA LAS PERSONAS QUE DESEMPEÑAN FUNCIONES DE MANTENIMIENTO EN AERONAVES DEL TITULAR DE UN AOC

1. Nadie puede realizar ni asignar a una persona a realizar trabajos de mantenimiento en aeronaves certificadas para el transporte aéreo comercial, a menos que la persona haya tenido un período de descanso de por lo menos 8 horas antes de empezar el período de servicio.
2. Nadie puede programar que una persona realice trabajos de mantenimiento en aeronaves certificadas para el transporte aéreo comercial por más de 12 horas consecutivas de servicio.
3. En situaciones imprevistas en las que haya una aeronave con desperfectos, las personas que realicen trabajos de mantenimiento en una aeronave certificada para el transporte aéreo comercial pueden seguir en servicio por:
4. un período máximo de 16 horas consecutivas; o
5. un período de 20 horas en 24 horas consecutivas.
6. Después de períodos de servicio no programados, la persona que realice trabajos de mantenimiento en aeronaves deberá tener un período de descanso obligatorio de 10 horas.
7. El titular del AOC relevará por completo a la persona que realice trabajos de mantenimiento por 24 horas consecutivas por cada período de 7 días consecutivos.

14 CFR 121.377

## GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DEL TITULAR DE UN AOC

Nota: En el Documento 9811 de la OACI, Manual sobre la aplicación de las disposiciones del Anexo 6 relativas a la seguridad, véase una descripción de las normas de seguridad del Anexo 6 de la OACI.

#### APLICACIÓN

1. Esta subparte contiene los requisitos de certificación que rigen para la protección de las aeronaves, las instalaciones y el personal del titular de un AOC de interferencias ilícitas.

#### REQUISITOS DE SEGURIDAD

1. Todo titular de un AOC se asegurará de que todo el personal pertinente esté familiarizado con los requisitos de los programas de seguridad nacional del Estado del explotador y los cumpla.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 13.1R

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección III: 11.2.1

Anexo 17 de la OACI:

49 CFR 1544.101(a)

JAR-OPS 1: 1.1235

JAR-OPS 3: 3.1235

#### PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD

1. Todo titular de un AOC se encargará de establecer, mantener y dictar programas de instrucción reconocida en materia de seguridad que permitan que el personal del explotador tome las medidas pertinentes para evitar actos de interferencia ilícita, como sabotaje o apoderamiento ilícito de aeronaves, y reducir al mínimo las consecuencias de esos actos si llegaran a ocurrir.
2. Todo titular de un AOC que tenga la responsabilidad de inspeccionar a pasajeros, equipaje y carga en un aeródromo incluirá en su programa de instrucción en materia de seguridad instrucción relativa a inspecciones.
3. El programa de instrucción en materia de seguridad de todo titular de un AOC incluirá los temas enumerados en el párrafo 8.10.1.11 del presente reglamento.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 13.4.1; 13.4.2

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 11.2.1; 11.2.2

Documento 9811 de la OACI: Capítulo 3

49 CFR 1544.103(a)

JAR-OPS 1: 1.1240

JAR-OPS 3: 3.1240

#### NOTIFICACIÓN DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

1. Después de un acto de interferencia ilícita a bordo de una aeronave, el PIC o, en su ausencia, el titular del AOC, presentará sin demora un informe de dicho acto a la autoridad local designada y a la Autoridad en el Estado del explotador.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 13.5

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 11.3

Documento 9811 de la OACI: Capítulo 4

14 CFR 121.580

JAR-OPS 1: 1.1245

JAR-OPS 3: 3.1245

#### LISTA DE VERIFICACIÓN PARA LOS PROCEDIMIENTOS DE BÚSQUEDA EN AERONAVES

1. Todo titular de un AOC se asegurará de que se disponga a bordo de todas sus aeronaves de una lista de verificación para los procedimientos que han de seguirse en ese tipo de aeronave para buscar armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos ocultos.
2. La lista de verificación para los procedimientos de búsqueda en las aeronaves estará acompañada de orientación sobre las medidas apropiadas que deben adoptarse en caso de encontrarse una bomba o un objeto sospechoso y de información sobre el lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba, en el caso concreto de cada aeronave.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 13.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 11.3

Documento 9811 de la OACI: Capítulo 2

49 CFR 1544.225

JAR-OPS 1: 1.1250

JAR-OPS 3: 3.1250

#### PUERTAS DEL COMPARTIMIENTO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO, SI SE INSTALARON: PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

1. La puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo en una aeronave de pasajeros deberá poder trabarse desde el interior del compartimiento para impedir el acceso no autorizado.
2. Todo titular de un AOC proporcionará los medios para que la tripulación de cabina pueda notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividad sospechosa o violaciones de seguridad en la cabina.
3. Todos los aviones de pasajeros estarán equipados, cuando sea posible, con una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo aprobada y diseñada para resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas, y las intrusiones a la fuerza de personas no autorizadas. Esta puerta deberá poder trabarse y destrabarse desde cualquier puesto de piloto.
4. La puerta estará trabada desde el momento en que se cierren todas las puertas exteriores después del embarque hasta que cualquiera de dichas puertas se abra para el desembarque, excepto cuando sea necesario permitir el acceso y salida de personas autorizadas; y
5. se proporcionarán los medios para vigilar desde cualquier puesto de piloto el área completa de la puerta frente al compartimiento de la tripulación de vuelo para identificar a las personas que solicitan entrar y para detectar comportamientos sospechosos o posibles amenazas.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 13.2.1; 13.2.2; 13.2.4R; 13.2.5R.

Documento 9811 de la OACI: Capítulo 1

49 CFR 1544.237

JAR-OPS 1: 1.1255

JAR-OPS 3: 3.1255

#### PUERTAS DEL COMPARTIMIENTO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO EN AVIONES GRANDES: PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

1. Todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 45.500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeros superior a 60 estarán equipados con una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo aprobada y diseñada para resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas, y las intrusiones a la fuerza de personas no autorizadas. Esta puerta deberá poder trabarse y destrabarse desde cualquier puesto de piloto.
2. La puerta estará trabada desde el momento en que se cierren todas las puertas exteriores después del embarque hasta que cualquiera de dichas puertas se abra para el desembarque, excepto cuando sea necesario permitir el acceso y salida de personas autorizadas; y
3. se proporcionarán los medios para vigilar desde cualquier puesto de piloto el área completa de la puerta frente al compartimiento de la tripulación de vuelo para identificar a las personas que solicitan entrar y para detectar comportamientos sospechosos o posibles amenazas.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 13.2.1; 13.2.2; 13.2.4R; 13.2.5R.

Documento 9811 de la OACI: Capítulo 1

49 CFR 1544.237

#### TRANSPORTE DE ARMAS

1. Cuando un explotador acepte transportar armas que se les han retirado a los pasajeros, en el avión deberá haber un lugar previsto para colocar dichas armas a fin de que sean inaccesibles a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 13.6.2

## GESTIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS CONFORME AL AOC

Nota 1: La subparte 1.6 del presente reglamento contiene disposiciones sobre la gestión de la seguridad operacional para los explotadores de servicios aéreos. En el Documento 9859 de la OACI, Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM), figura más orientación.

Nota 2: El transporte de mercancías peligrosas figura en el alcance del SMS del explotador.

Anexo 18 de la OACI: Capítulo 8

Anexo 19 de la OACI:

Documento 9859 de la OACI

#### APLICACIÓN

1. Esta subparte proporciona los requisitos de certificación que rigen para la gestión y el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.

Anexo 18 de la OACI: 2.1

Documento 9284 de la OACI, Parte 1: 1.1.1

#### APROBACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

1. Ningún titular de un AOC puede transportar mercancías peligrosas, a menos que haya recibido la aprobación correspondiente de la Autoridad.

Anexo 18 de la OACI: 2.3; 8.1

Documento 9284 de la OACI, Parte 1: 1.1.2

JAR-OPS 1: 1.1155

JAR-OPS 3: 3.1155

#### ALCANCE

1. Todo titular de un AOC cumplirá las disposiciones contenidas en el Documento 9284 de la OACI, *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, en adelante denominadas “Instrucciones Técnicas”, en todos los casos en que se transporten mercancías peligrosas, independientemente de que el vuelo se efectúe total o parcialmente dentro del territorio de [ESTADO] o completamente fuera de este. Cuando se deban transportar mercancías peligrosas fuera del territorio de [ESTADO], el titular del AOC revisará las variaciones correspondientes señaladas por los Estados contratantes, contenidas en el Adjunto 3 de las Instrucciones Técnicas, y cumplirá con ellas.
2. Los artículos y las sustancias que de otro modo se clasificarían como mercancías peligrosas se excluyen de los requisitos de esta subparte, en la medida en que se especifica en las Instrucciones Técnicas, siempre que:
3. se requiera que estén a bordo de la aeronave por motivos operacionales;
4. se transporten como suministros para el servicio de comida o de cabina;
5. se transporten para uso en vuelo como ayuda veterinaria o medio para sacrificar a un animal de manera compasiva; o
6. se transporten para uso en vuelo como ayuda médica para un paciente, siempre que:
   * + 1. los cilindros de gas se hayan fabricado específicamente para contener y transportar ese gas en particular;
       2. los fármacos, los medicamentos y demás productos médicos estén bajo el control de personal capacitado mientras estén en uso en la aeronave;
       3. el equipo que contenga pilas hidroeléctricas se mantenga y, cuando sea necesario, se sujete en posición vertical para evitar derrames de electrolitos; y
       4. se disponga debidamente la estiba y sujeción de todo el equipo durante el despegue y el aterrizaje y en cualquier otro momento en que el PIC lo considere necesario por motivos de seguridad; o
       5. sean transportados por pasajeros o miembros de la tripulación.
7. Los artículos y las sustancias previstas para sustituir a los productos descritos en el párrafo 9.7.1.3(b)(1) de esta subsección se transportarán en una aeronave según se especifica en las Instrucciones Técnicas.

Anexo 18 de la OACI: 2.1; 2.2.1; 2.4.1; 2.4.2; 2.4.3

Documento 9284 de la OACI

JAR-OPS 1: 1.1160

JAR-OPS 3: 3.1160

#### LIMITACIONES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

1. Todo titular de un AOC adoptará las medidas razonables para cerciorarse de que los artículos y las sustancias que se mencionan específicamente por nombre o descripción genérica en las Instrucciones Técnicas como prohibidos para el transporte no se lleven a bordo de una aeronave en ningún caso.
2. Todo titular de un AOC deberá adoptar las medidas razonables para cerciorarse de que los artículos y las sustancias u otras mercancías que se mencionan en las Instrucciones Técnicas como prohibidos para el transporte en circunstancias normales, o los animales vivos infectados, se transporten solo:
3. salvo dispensa de los Estados interesados según lo dispuesto en las disposiciones de las Instrucciones Técnicas; o
4. salvo que en las Instrucciones Técnicas se indique que se pueden transportar con aprobación otorgada por el Estado de origen.

Anexo 18 de la OACI: 4.1; 4.2; 4,3

Documento 9284 de la OACI, Parte 1: 2.1; 2.2.2.

JAR-OPS 1: 1.1165

JAR-OPS 3: 3.1165

#### CLASIFICACIÓN

1. Todo titular de un AOC se asegurará de que los artículos y las sustancias se clasifiquen como mercancías peligrosas según se especifica en las Instrucciones Técnicas.

Capítulo 3, Anexo 18 de la OACI.

Documento 9284 de la OACI, Parte 2

JAR-OPS 1: 1.1170

JAR-OPS 3: 3.1170

#### EMBALAJE

1. Todo titular de un AOC se asegurará de que las mercancías peligrosas se embalen según se especifica en las Instrucciones Técnicas.
2. Los embalajes utilizados para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea:
3. serán de buena calidad y estarán construidos y cerrados de modo seguro para evitar pérdidas que podrían originarse en condiciones normales de transporte, debido a la vibración, a cambios de temperatura, humedad o presión;
4. serán apropiados al contenido. Los embalajes que estén en contacto directo con mercancías peligrosas serán resistentes a toda reacción química o de otro tipo provocada por dichas mercancías;
5. se ajustarán a las especificaciones de las Instrucciones Técnicas con respecto a su material y construcción; y
6. se someterán a ensayo de conformidad con las disposiciones de las Instrucciones Técnicas.
7. Los embalajes con la función básica de retener un líquido serán capaces de resistir sin fugas las presiones estipuladas en las Instrucciones Técnicas.
8. Los embalajes interiores se embalarán, sujetarán o acolcharán para impedir su rotura o derrame y controlar su movimiento dentro del embalaje o embalajes exteriores en las condiciones normales de transporte aéreo. El material de relleno y absorbente no deberá reaccionar peligrosamente con el contenido de los embalajes.
9. Ningún embalaje se utilizará de nuevo antes de que haya sido inspeccionado y se compruebe que está exento de corrosión u otros daños. Cuando vuelva a utilizarse un embalaje, se tomarán todas las medidas necesarias para impedir la contaminación de nuevos contenidos.
10. Si, debido a la naturaleza de su contenido precedente, los embalajes vacíos que no se hayan limpiado pueden entrañar algún riesgo, se cerrarán herméticamente y se tratarán según el riesgo que entrañen.
11. No estará adherida a la parte exterior de los embalajes ninguna sustancia peligrosa en cantidades que puedan causar daños.

Anexo 18 de la OACI: 5.1; 5.2.1; 5.2.2; 5.2.3; 5.2.4; 5.2.5; 5.2.6; 5.2.7; 5.2.8; 5.2.9

Documento 9284 de la OACI, Parte 4

JAR-OPS 1: 1.1175

JAR-OPS 3: 3.1175

#### ETIQUETAS Y MARCAS

1. Todo titular de un AOC se asegurará de que los embalajes, sobreembalajes y contenedores de carga lleven las etiquetas de conformidad con lo previsto en las Instrucciones Técnicas.
2. Todo titular de un AOC se asegurará de que los embalajes, sobreembalajes y contenedores de carga estén marcados con:
3. la denominación apropiada del artículo expedido que contenga;
4. el número de la ONU, si lo tiene asignado; y
5. toda otra marca que puedan especificar las Instrucciones Técnicas.
6. Todo titular de un AOC se asegurará de que todo embalaje fabricado con arreglo a alguna especificación de las Instrucciones Técnicas se marcará de conformidad con las disposiciones apropiadas en ellas contenidas.
7. Cuando se transporten mercancías peligrosas en un vuelo que se efectúe total o parcialmente fuera del territorio de [ESTADO], el titular del AOC se asegurará de que las marcas y etiquetas estén en inglés, además de cualquier otro idioma que se exija.

Anexo 18 de la OACI: 6.1; 6.2.1; 6.2.2; 6.3R

JAR-OPS 1: 1.1180

JAR-OPS 3: 3.1180

#### DOCUMENTO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

1. Todo titular de un AOC se asegurará de que las mercancías peligrosas vayan acompañadas de un documento de transporte de mercancías peligrosas, a menos que en las Instrucciones Técnicas se indique de otro modo.
2. Cuando se transporten mercancías peligrosas en un vuelo que se efectúe total o parcialmente fuera del territorio de [ESTADO], el titular del AOC se asegurará de que el documento de transporte de mercancías peligrosas esté en inglés, además de cualquier otro idioma que se exija.

Anexo 18 de la OACI: 7.2.1; 7.2.2

JAR-OPS 1: 1.1185

JAR-OPS 3: 3.1185

#### ACEPTACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

1. Ningún titular de un AOC puede aceptar mercancías peligrosas para ser transportadas a menos que el embalaje, sobreembalaje o contenedor de carga haya sido inspeccionado de conformidad con los procedimientos de aceptación estipulados en las Instrucciones Técnicas.
2. Todo titular de un AOC, o su agente de servicios de escala, usará una lista de verificación para la aceptación que:
3. permita que se verifiquen todos los detalles pertinentes; y
4. tenga un formato que permita asentar los resultados de la verificación de aceptación por medios manuales, mecánicos o informáticos.
5. Todo operador postal designado solicitará que la Autoridad del lugar donde se acepte el correo apruebe el procedimiento para controlar la introducción de mercancías peligrosas en el correo para transporte por vía aérea.

*Nota 1: Según el Convenio de la Unión Postal Universal, las mercancías peligrosas no son admisibles como correo, a excepción de lo dispuesto en las Instrucciones Técnicas.*

*Nota 2: La UPU ha instituido procedimientos para regular la introducción de mercancías peligrosas en el transporte aéreo a través del servicio postal (véase el Reglamento relativo a encomiendas postales y el Reglamento relativo a envíos de correspondencia de la Unión Postal Universal).*

*Nota 3: En el Suplemento de las Instrucciones Técnicas (Parte S-1, Capítulo3) se proporciona orientación sobre la aprobación de los procedimientos establecidos por los operadores postales designados para regular la introducción de mercancías peligrosas en el transporte por vía aérea.*

Anexo 18 de la OACI: 8.1(b); 8.2; 11.4

JAR-OPS 1: 1.1195

JAR-OPS 3: 3.1195

#### INSPECCIÓN PARA AVERIGUAR SI SE HAN PRODUCIDO AVERÍAS, PÉRDIDAS O CONTAMINACIÓN

1. Todo titular de un AOC se asegurará de que:
2. los embalajes, sobreembalajes y contenedores de carga sean inspeccionados para averiguar si se han producido pérdidas o averías antes de estibarlos en una aeronave o en un ULD, según se estipula en las Instrucciones Técnicas;
3. no se estibe a bordo de ninguna aeronave un ULD, a menos que se haya inspeccionado según se estipula en las Instrucciones Técnicas y comprobado que no hay trazas de pérdidas ni averías que puedan afectar las mercancías peligrosas en él contenidas;
4. no se estiben a bordo de ninguna aeronave los embalajes, sobreembalajes o contenedores de carga que tengan averías o pérdidas;
5. se descargue de la aeronave cualquier bulto de mercancías peligrosas cargado a bordo que tenga averías o pérdidas, o haga lo conducente para que se encargue de ello la dependencia oficial o el organismo competente;
6. tras descargar cualquier mercancía peligrosa que tenga pérdidas o averías, se inspeccione el resto del envío para cerciorarse de que se halle en buenas condiciones para su transporte y de que no se haya averiado ni contaminado el resto de la aeronave ni la carga; y
7. se inspeccionen los embalajes, sobreembalajes y contenedores de carga para detectar indicios de averías o pérdidas tras descargarlos de una aeronave o de un ULD y, en caso de encontrar tales indicios, se inspeccione el área donde estaban estibadas las mercancías peligrosas para averiguar si se han producido daños o contaminación.

Anexo 18 de la OACI: 8.4.1; 8.4.2; 8.4.3; 8.4.4

JAR-OPS 1: 1.1200

JAR-OPS 3: 3.1200

#### ELIMINACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

1. Todo titular de un AOC se asegurará de que:
2. se elimine sin demora toda contaminación que se encuentre como resultado de las pérdidas o averías sufridas por mercancías peligrosas; y
3. toda aeronave que haya quedado contaminada por materiales radiactivos se retire inmediatamente de servicio y no se reintegre a él hasta que los niveles de radiación de toda superficie accesible y la contaminación radiactiva transitoria sean inferiores a los valores especificados en las Instrucciones Técnicas.

Anexo 18 de la OACI: 8.4.1; 8.4.3; 8.4.4; 8.6.1; 8.6.2

JAR-OPS 1: 1.1205

JAR-OPS 3: 3.1205

#### RESTRICCIONES DE CARGA Y ESTIBA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

1. Todo titular de un AOC se asegurará de que los embalajes y sobreembalajes que contengan mercancías peligrosas y los contenedores de carga que contengan material radiactivo se carguen y estiben de conformidad con las Instrucciones Técnicas.
2. CABINA DE PASAJEROS Y PUESTO DE PILOTAJE. Todo titular de un AOC se asegurará de que no se transporten mercancías peligrosas en la cabina de pasajeros ni en el puesto de pilotaje de una aeronave, a menos que se indique de otro modo en las Instrucciones Técnicas.
3. COMPARTIMIENTOS DE CARGA. Todo titular de un AOC deberá asegurarse de que las mercancías peligrosas se carguen, separen, estiben y sujeten en una aeronave conforme a lo especificado en las Instrucciones Técnicas.
4. MERCANCÍAS PELIGROSAS DESIGNADAS PARA TRANSPORTE SOLO EN AERONAVES DE CARGA. Todo titular de un AOC se asegurará de que los bultos de mercancías peligrosas que lleven la etiqueta “Exclusivamente en aeronaves de carga” se transporten en una aeronave de carga y se carguen de conformidad con las disposiciones que figuran en las Instrucciones Técnicas y de manera que un miembro de la tripulación u otra persona autorizada pueda ver, manejar y, cuando el tamaño y el peso lo permitan, separar esos bultos de otra carga en vuelo.
5. Los embalajes que contengan mercancías peligrosas se estibarán de modo que queden separados, como se indica a continuación:
6. Los bultos que contengan mercancías peligrosas capaces de reaccionar peligrosamente con otros bultos no se estibarán en una aeronave junto a otros ni en una posición tal que puedan entrar en contacto en caso de que se produzcan pérdidas.
7. Los bultos que contengan sustancias tóxicas e infecciosas se estibarán en una aeronave de conformidad con las Instrucciones Técnicas.
8. Los bultos con material radiactivo se estibarán en una aeronave de modo que queden separados de las personas, los animales vivos y las películas no reveladas, y sujetarse durante el vuelo de conformidad con las Instrucciones Técnicas.
9. El titular del AOC protegerá y sujetará las mercancías peligrosas de modo tal que no puedan inclinarse en vuelo alterando la posición relativa en que se hayan colocado los bultos.

Anexo 18 de la OACI: 8.3; 8.5; 8.7.1; 8.7.2; 8.7.3; 8.8; 8.9

JAR-OPS 1: 1.1210

JAR-OPS 3: 3.1210

#### SUMINISTRO DE INFORMACIÓN

1. INFORMACIÓN PARA EL PERSONAL DE TIERRA. Todo titular de un AOC se asegurará de que:
2. se proporcione la información que permita al personal de tierra desempeñar sus funciones con respecto al transporte de mercancías peligrosas, incluidas las medidas que se deban adoptar en caso de incidentes y accidentes relacionados con mercancías peligrosas; y
3. cuando corresponda, se proporcione también al agente de servicios de escala la información a la que se hace referencia en el párrafo 9.7.1.13(a)(1) de esta subsección.
4. INFORMACIÓN PARA LOS PASAJEROS. Todo titular de un AOC se asegurará de que la información se divulgue de modo que los pasajeros estén advertidos en cuanto al tipo de mercancías peligrosas que les está prohibido transportar a bordo de una aeronave.
5. INFORMACIÓN PARA LOS EXPEDIDORES. Todo titular de un AOC se asegurará de que la información se divulgue según se estipula en las Instrucciones Técnicas de manera que los expedidores de mercancías peligrosas reciban la información conforme a las Instrucciones Técnicas que les permita desempeñar sus responsabilidades en lo relativo al transporte de mercancías peligrosas y a las medidas que haya que adoptar en el caso de que surjan situaciones de emergencia en las que intervengan mercancías peligrosas.
6. INFORMACIÓN PARA EL PERSONAL DE LOS PUNTOS DE ACEPTACIÓN. Todo titular de un AOC y, cuando corresponda, el agente de servicios de escala, se asegurarán de que se den avisos en los puntos de aceptación de carga con información sobre el transporte de mercancías peligrosas y las medidas que haya que adoptar en el caso de que surjan situaciones de emergencia en las que intervengan mercancías peligrosas.
7. INFORMACIÓN PARA LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN. Todo titular de un AOC se asegurará de que el OM proporcione la información que permita a los miembros de la tripulación desempeñar sus responsabilidades en lo relativo al transporte de mercancías peligrosas, incluidas las medidas que haya que adoptaren el caso de que surjan situaciones de emergencia en las que intervengan mercancías peligrosas.
8. INFORMACIÓN PARA EL PIC. Todo titular de un AOC se asegurará de que el PIC reciba, lo antes posible antes de la salida del vuelo y por escrito, la información prevista en las Instrucciones Técnicas.
9. INFORMACIÓN EN CASO DE UNA EMERGENCIA EN VUELO. Si se presenta una emergencia en vuelo, el PIC informará cuanto antes a la dependencia de ATS correspondiente, para que esta a su vez informe a las autoridades del aeródromo, de la presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave, según se estipula en las Instrucciones Técnicas.
10. INFORMACIÓN EN CASO DE INCIDENTE O ACCIDENTE DE UNA AERONAVE. Todo titular de un AOC que haya estado implicado en el incidente o accidente de una aeronave deberá:
11. lo antes posible, comunicar a la autoridad competente del Estado en el que haya ocurrido el incidente o accidente de la aeronave información relativa a las mercancías peligrosas a bordo; y
12. si se le solicita, proporcionar toda la información requerida para minimizar los peligros creados por las mercancías peligrosas a bordo.

Anexo 18 de la OACI: 9.1; 9.2; 9.3; 9.4; 9.5; 9.6.1; 9.6.2

JAR-OPS 1: 1.1215

JAR-OPS 3: 3.1215

#### PROGRAMA Y MANUAL DE INSTRUCCIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

1. Todo titular de un AOC contará con un programa de instrucción sobre mercancías peligrosas aprobado por la Autoridad, independientemente de que tenga o no aprobación para transportar mercancías peligrosas.
2. Los miembros de la tripulación, el personal de despacho de pasajeros y el personal de seguridad que sean empleados del titular del AOC y realicen la inspección de los pasajeros, su equipaje y la carga recibirán instrucción inicial y de actualización que incluya, como mínimo, las áreas señaladas en la Parte 8 del presente reglamento, con suficiente detalle para asegurar que obtengan un conocimiento de los peligros relacionados con las mercancías peligrosas, la manera de identificarlas y los requisitos que rigen cuando los pasajeros transportan dichas mercancías.
3. Como mínimo, el programa de instrucción sobre mercancías peligrosas abarcará los temas enumerados en el párrafo 8.10.1.10 del presente reglamento.
4. El titular del AOC proporcionará en el OM la información que permita a la tripulación de vuelo desempeñar sus responsabilidades en lo relativo al transporte de mercancías peligrosas, así como las instrucciones para las medidas que haya que adoptar en el caso de que surjan situaciones de emergencia en las que intervengan mercancías peligrosas.

Anexo 18 de la OACI: 9.2; Capitulo 10

Documento 9284 de la OACI, Parte 1: Capítulos 4 y 5

14 CFR 121.1001; 121.1003; 121.1005

JAR-OPS 1: 1.1220

#### INFORMES DE INCIDENTES Y ACCIDENTES EN LOS QUE INTERVENGAN MERCANCÍAS PELIGROSAS

1. Todo titular de un AOC informará a la Autoridad, en un plazo de 72 horas, de los incidentes y accidentes en los que intervengan mercancías peligrosas, a menos que se lo impidan circunstancias excepcionales.
2. Todo titular de un AOC informará a la Autoridad cuando descubra mercancías peligrosas no declaradas o declaradas falsamente en la carga o el equipaje de pasajeros en un plazo de 72 horas, a menos que se lo impidan circunstancias excepcionales.

Anexo 18 de la OACI: 12.1

49 CFR 171.16

JAR-OPS 1: 1.1225

JAR-OPS 3: 3.1225

#### OBLIGACIONES DEL EXPEDIDOR

1. Nadie ofrecerá embalajes, sobreembalajes ni contenedores de carga que contengan mercancías peligrosas para su envío por vía aérea, a menos que, de conformidad con las Instrucciones Técnicas, la persona se haya asegurado de que las mercancías peligrosas:
2. estén debidamente clasificadas, embaladas, marcadas y etiquetadas en las condiciones correctas para su transporte por vía aérea de acuerdo con el reglamento pertinente; y
3. vayan acompañadas del documento de transporte de mercancías peligrosas debidamente firmado.
4. Al completar el documento de transporte de mercancías peligrosas para el titular del AOC, el expedidor, de acuerdo con las Instrucciones Técnicas y demás reglamentos de [ESTADO], deberá:
5. declarar que las mercancías peligrosas se describen de manera precisa y completa por medio de su nombre correcto de envío;
6. declarar que las mercancías peligrosas fueron clasificadas, embaladas, marcadas y etiquetadas y debidamente acondicionadas para su transporte;
7. completar el formulario en el idioma de [ESTADO] y en inglés cuando se transporten mercancías peligrosas total o parcialmente fuera de [ESTADO]; y
8. firmar el formulario.

Anexo 18 de la OACI: 7.1; 7.2; 7,3

#### DISPOSICIONES DE SEGURIDAD PARA LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS

1. Todo expedidor, explotador y demás personas que se dediquen al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea estipularán medidas de seguridad, conforme a lo dispuesto en el presente reglamento, a fin de minimizar el robo o el uso indebido de mercancías peligrosas que puedan poner en peligro a las personas, los bienes o el medio ambiente.

Capítulo 13, Anexo 18 de la OACI.

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

REGLAMENTO MODELO DE LA AVIACIÓN CIVIL

[ESTADO]

PARTE 9. 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 9.3.2.3 indica una norma que se exige en el párrafo 9.3.2.3 de esta parte.

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

## PARTE 9. NORMAS DE EJECUCIÓN

#### NE 9.2.1.3(B) CONTENIDO DE UN AOC

1. El AOC se basará en la siguiente plantilla:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS** | | |
| 1 | [Estado del explotador] 1 | 2 |
|  | *[Autoridad expedidora] 3* |  |
| **N.º de AOC: 4** | **Nombre del explotador: 6** | **Puntos de contacto operacionales: 10**  La información de contacto, donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional sin demoras indebidas, se proporciona en \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.11 |
|  | **qcc Nombre comercial: 7** |
| **Fecha de vencimiento: 5** | **Dirección del explotador: 8** |
|  | **Teléfono: 9** |
|  | **Fax:** |
|  | **Correo electrónico:** |
| Por el presente, se certifica que \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_12 está autorizado a realizar operaciones de transporte aéreo comercial según se define en las especificaciones relativas a las operaciones que se adjuntan, de conformidad con el Manual de operaciones y con **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.**13 | | |
| **Fecha de expedición: 14** | **Nombre y firma: 15** | |
|  | **Título:** | |

1. Reemplazar por el nombre del Estado del explotador.

2. Para uso del Estado del explotador.

3. Reemplazar por la identificación de la Autoridad expedidora del Estado del explotador.

4. Número de ACO único, expedido por el Estado del explotador.

5. Fecha a partir de la cual pierde validez el AOC (dd-mm-aaaa).

6. Nombre comercial del explotador.

7. Nombre comercial del explotador, si es diferente del nombre registrado. Insértese la abreviatura “qcc” (“que comercia como”.

8. Dirección de la oficina principal del explotador.

9. Números de teléfono y de fax, con sus correspondiente códigos de área, de la oficina principal del explotador. Incluir también dirección de correo electrónico, si posee.

10. La información de contacto incluye los números de teléfono y de fax, con los correspondientes códigos de área, y la dirección de correo electrónico (si poseen) en donde se puede ubicar, sin demoras indebidas, a las autoridades de gestión operacional para cuestiones relativas a operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, competencias de las tripulaciones de vuelo y de cabina, mercancías peligrosas y otros asuntos, según corresponda.

11. Insertar el documento controlado, llevado a bordo, en el que se proporciona la información de contacto, con la referencia al párrafo o página apropiados. Por ejemplo, “En el Capítulo 1, 1.1 del manual de operaciones, Generalidades/Información básica, se proporciona información de contacto”; o “En la página 1 de las especificaciones de las operaciones se proporciona…”; o “En un adjunto de este documento se proporciona…”.

12. Nombre comercial del explotador.

13. Insertar referencia a las normas de aviación civil pertinentes.

14. Fecha de expedición del AOC (dd-mm-aaaa).

15. Título, nombre y firma del representante de la Autoridad. El AOC también podrá llevar un sello oficial (identificación de la Autoridad expedidora del Estado del explotador).

#### NE 9.2.1.3(C) CONTENIDO DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES

1. El formato de la plantilla de las especificaciones relativas a las operaciones será el siguiente:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES**  *(sujetas a las condiciones aprobadas en el manual de operaciones)* | | | | | | |
| **Información de contacto de la Autoridad expedidora1** | | | | | | |
| Teléfono: |  | Fax: |  | Correo electrónico: |  |  |
| AOC núm.:2 |  | Nombre del explotador: 3 |  | Fecha:4 |  | Firma: |
| DBA razón social: |  |  |  |  |  |  |
| Modelo de aeronave:5 |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tipos de operaciones: □ Pasajeros □ Carga □ Otros:6 | | | |  |  |
| Áreas de operaciones:7 |  |  |  | |  |
| Limitaciones especiales:8 |  |  |  | |  |
| **Aprobación específica:** | **Sí** | **No** | **Descripción9** | | **Comentarios** |
| Mercancías peligrosas | □ | □ |  | |  |
| Operaciones con baja visibilidad |  |  |  | |  |
| Aproximación y aterrizaje | □ | □ | CAT:10 \_\_\_\_, RVR: \_\_\_\_\_ m, DH: \_\_\_ pies | |  |
| Despegue | □ | □ | RVR:11 \_\_\_\_\_ m | |  |
| Créditos operacionales | □ | □ | 12 | |  |
| RVSM13 □ N/A | □ | □ |  | |  |
| RVSM14 □ N/A | □ | □ | Umbral de tiempo:15 \_\_\_\_ minutos  Tiempo de desviación máximo:15 \_\_\_ minutos | |  |
| Especificaciones de navegación AR para operaciones PBN | □ | □ | 16 | |  |
| Mantenimiento de la aeronavegabilidad | X | X | 17 | |  |
| EFB | X | X | 18 | |  |
| Otros19 | □ | □ |  | |  |

1. Números de teléfono y fax de la Autoridad, incluido el código de área. Incluir también dirección de correo electrónico del Autoridad, si posee.

2. Insertar número de AOC correspondiente.

3. Insertar el nombre registrado del explotador y su razón social r, si difiere. Insértese la abreviatura “qcc” (“que comercia como”.

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

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

6. Otro tipo de transporte (especificar) (por ejemplo, servicio médico de emergencia).

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

8. Enumerar las limitaciones especiales aplicables (por ejemplo, VFR únicamente, de día únicamente, etc.).

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

10. Insertar la categoría de la operación de aproximación por instrumentos como tipo B (Categoría II, IIIA, IIIB o IIIC). Insertar el RVR mínimo en metros y la DH en pies. Utilizar una línea por cada categoría de aproximación enumerada.

11. Escribir el RVR mínimo de despegue aprobado en metros. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.

12. Lista de capacidades de a bordo (por ejemplo, aterrizaje automático, HUD, EVS, SVS, CVS, etc.) y créditos operacionales conexos otorgados.

13. El casillero “N/A” de “no se aplica” solo puede tildarse si el techo de nubes máximo de la aeronave es inferior a FL 290.

14. Enumerar las aprobaciones de EDTO, si corresponde. Si no se aplica una EDTO, seleccionar “N/A”. Si la aprobación de una EDTO no se aplica con base en las disposiciones del Anexo 6 de la OACI, Parte I, sección 4.7, seleccionar “N/A”. De otro modo, deben especificarse el umbral de tiempo y el tiempo de desviación máximo.

15. El umbral de tiempo y el tiempo de desviación máximo también pueden indicarse en distancia (NM), así como el tipo de motor.

16. PBN: se utiliza una línea para cada aprobación de navegación PBN AR (por ejemplo, RNP, AR, APCH, etc.), con las limitaciones pertinentes enumeradas en la columna “Descripción”.

17. Insertar el nombre de la persona u organización responsable de garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, así como el reglamento que el trabajo exige, el de la normatividad AOC o una aprobación específica (por ejemplo, EC2042/2003, Parte M, subparte G).

18. Lista de las funciones EFB con todas las limitaciones aplicables.

19. Ingresar otras autorizaciones o datos, utilizando una línea (o cuadro de varias líneas) por autorización (por ejemplo, autorización especial de aproximación, MNPS, performance de navegación aprobada, etc.).

Anexo 6 de la OACI, Parte I: Apéndice 6-1, 3.0

#### NE 9.3.2.2 PERSONAL DE GESTIÓN REQUERIDO PARA LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

1. Todo titular de un AOC dispondrá lo necesario para asegurar la continuidad de la supervisión si las operaciones se efectúan en ausencia del personal de gestión requerido.
2. Se deberá contratar el personal de gestión requerido que trabaje las horas suficientes para desempeñar las funciones correspondientes.
3. Una persona que ocupe un cargo de gestión requerido para el titular de un AOC no puede ocupar un cargo similar para otro titular de un AOC, a menos que la Autoridad le otorgue una exención.
4. Las cualificaciones iniciales mínimas del director de Operaciones son:
5. ser titular de una ATPL; y
6. contar con 3 años de experiencia como PIC en operaciones de transporte aéreo comercial:
   * + 1. de aeronaves grandes, si el titular del AOC opera con aeronaves grandes; o
       2. de aeronaves grandes o pequeñas, si el titular del AOC solo opera aeronaves pequeñas.
7. Las cualificaciones mínimas del jefe de pilotos son:
8. ser titular de una ATPL con las habilitaciones correspondientes por lo menos para una de las aeronaves utilizadas en las operaciones del titular del AOC; y
9. contar con 3 años de experiencia como PIC en operaciones de transporte aéreo comercial:
   * + 1. de aeronaves grandes, si el titular del AOC opera con aeronaves grandes; o
       2. de aeronaves grandes o pequeñas, si el titular del AOC solo opera aeronaves pequeñas.

Nota: La Autoridad puede aceptar una licencia de piloto comercial con habilitación de vuelo por instrumentos en lugar de la ATPL si en los requisitos de PIC para las operaciones efectuadas solo se exige un certificado comercial.

1. Las cualificaciones mínimas del director de Mantenimiento son:
2. ser titular de una licencia de AMT con habilitaciones de célula y grupo propulsor;
3. contar con 3 años de experiencia en el mantenimiento de la misma categoría y clase de aeronave utilizada por el titular del AOC, incluido 1 año a cargo de la devolución de aeronaves al servicio; y
4. contar con 1 año de experiencia en la supervisión del mantenimiento de la misma categoría y clase de aeronave utilizada por el titular del AOC.
5. Las cualificaciones mínimas de un jefe de Inspección son:
6. tener una licencia de AMT con habilitaciones de célula y grupo propulsor; y
7. contar con 3 años de experiencia en el mantenimiento de la misma categoría y clase de aeronave utilizada por el titular del AOC, incluido 1 año a cargo de la devolución de aeronaves al servicio.
8. El titular de un AOC puede emplear a una persona que no tenga las cualificaciones ni la experiencia de aviador apropiadas si la Autoridad expide una exención en que se afirme que esa persona tiene experiencia comparable y puede desempeñar con eficacia las funciones de gestión requeridas.

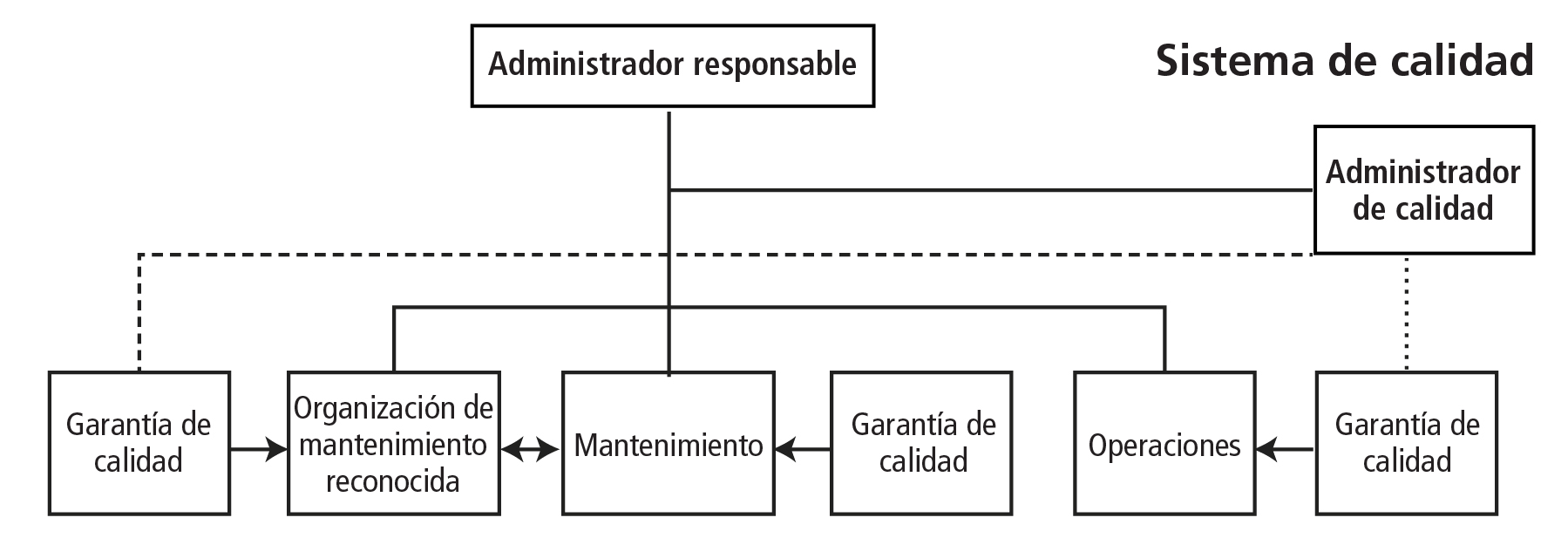
14 CFR 119.67

#### NE 9.3.2.3 SISTEMA DE CALIDAD

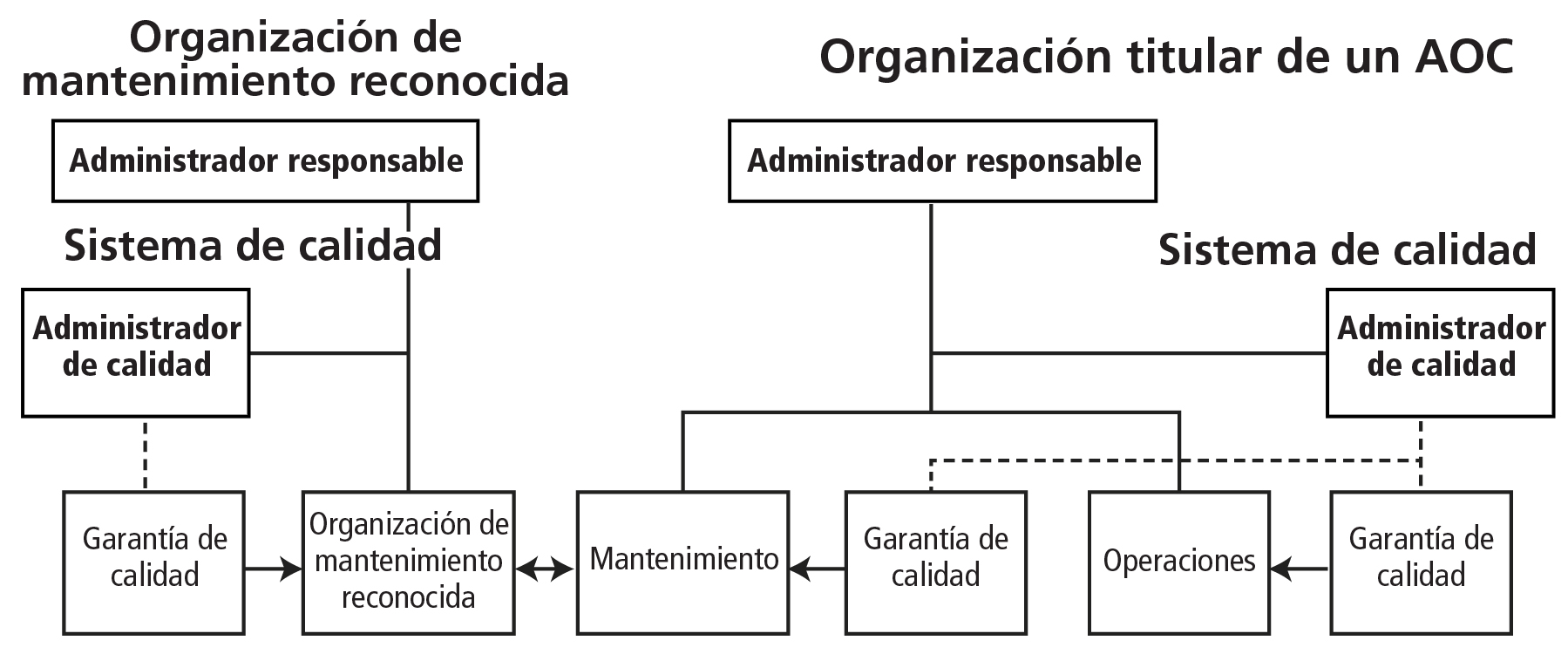
A fin de demostrar el cumplimiento con lo dispuesto en el párrafo 9.3.2.3 de esta parte, el titular de un AOC establecerá un sistema de calidad conforme a las instrucciones y la información contenidas en los párrafos siguientes.

|  |
| --- |
| 1. GENERALIDADES |
| * 1. Terminología. |
| * + 1. Los términos utilizados en el contexto del requisito de un sistema de calidad para un explotador tienen los siguientes significados: |
| * + - 1. **Gerente responsable.** Persona aceptable para la Autoridad que tiene autoridad corporativa para asegurar que todas las funciones operacionales y de mantenimiento se pueden financiar y realizar según el estándar que exige la Autoridad y cualquier otro requisito definido por el explotador. |
| * + - 1. **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. |
| * 1. Propósito del sistema de calidad. |
| * + 1. El sistema de calidad permitirá al explotador supervisar el cumplimiento del presente reglamento, su sistema de manuales y demás normas que estipulen el explotador o la Autoridad para asegurar que las operaciones sean seguras y las aeronaves y productos aeronáuticos, aeronavegables. |
| * 1. Estructura orgánica. |
| * + 1. El explotador puede especificar la estructura básica del sistema de calidad según el tamaño y la complejidad de la operación que se vaya a supervisar. |
| * + 1. Las referencias a explotadores grandes y pequeños en otras partes del presente reglamento se rigen por la capacidad (es decir, más o menos de 20 asientos) y por la masa de la aeronave (es decir, una masa máxima certificada de despegue de más o menos 10.000 kg [10 toneladas]). Esta terminología no se aplica cuando se tiene en cuenta el tamaño de una operación y el sistema de calidad requerido. Por consiguiente, en el contexto de los sistemas de calidad, los explotadores se categorizarán en función del número de empleados de tiempo completo. |
| * + 1. Un explotador se categorizará en función del número de empleados a tiempo completo. En cuanto a los sistemas de calidad, los explotadores que tienen 5 empleados a tiempo completo o menos se consideran operaciones “muy pequeñas”, mientras que los que tienen entre 6 y 20 empleados a tiempo completo se consideran operaciones “pequeñas”. En este contexto, “tiempo completo” se refiere a personas empleadas un mínimo de 35 horas a la semana, excluidos los períodos de vacaciones. |
| * + 1. Los sistemas de calidad complejos tal vez no sean apropiados para una operación pequeña o muy pequeña, y el trabajo administrativo que requiere la redacción de manuales y procedimientos de calidad para un sistema complejo puede exceder los recursos del explotador. Por lo tanto, se acepta que un explotador adapte su sistema de calidad al tamaño y la complejidad de la operación y asigne los recursos en consecuencia. |
| * + 1. Para los explotadores pequeños y muy pequeños, puede ser apropiado establecer un programa de garantía de calidad en que se use una lista de verificación. La lista de verificación estará acompañada de un calendario que requiera completar todos los elementos de la lista en un plazo determinado, junto con una declaración que confirme que la alta gerencia realizó una revisión periódica. Se debe hacer una revisión ocasional e independiente del contenido de la lista de verificación y del logro de la garantía de calidad. |
| * + 1. Un explotador pequeño puede decidir emplear a auditores internos o externos o una combinación de ambos. En estos casos, sería aceptable que las auditorías de la calidad fueran hechas por especialistas externos u organizaciones cualificadas en nombre del gerente de calidad. |
| * 1. Alcance. |
| * + 1. Como mínimo, el sistema de calidad contendrá: |
| * + - 1. la terminología pertinente; |
| * + - 1. los requisitos aplicables del presente reglamento; |
| * + - 1. otras normas y métodos del explotador; |
| * + - 1. una descripción del explotador, incluida la estructura orgánica; |
| * + - 1. identificación de las personas encargadas de organizar, establecer y administrar el programa de garantía de calidad, y una descripción de sus funciones y responsabilidades; |
| * + - 1. las partes pertinentes de manuales, informes y registros, y una lista de distribución de todas las copias controladas; |
| * + - 1. la política de calidad del explotador; |
| * + - 1. los procedimientos de calidad; |
| * + - 1. un programa de garantía de calidad, que incluya: |
| * + - * 1. el calendario del proceso de supervisión; |
| * + - * 1. los procedimientos de auditoría; |
| * + - * 1. los procedimientos de informes; |
| * + - * 1. los procedimientos de medidas correctivas y de seguimiento; y |
| * + - * 1. un sistema de registros. |
| * + - 1. los recursos financieros, materiales y humanos requeridos; y |
| * + - 1. los requisitos de instrucción. |
| * 1. Atributos de seguridad. |
| * + 1. Cuando corresponda, el explotador incorporará en sus políticas, procedimientos y procesos los siguientes atributos de seguridad: |
| * + - 1. autoridad; |
| * + - 1. responsabilidad; |
| * + - 1. procedimientos; |
| * + - 1. controles; |
| * + - 1. mediciones de los procesos; e |
| * + - 1. interfaces. |
| * 1. Documentación pertinente. |
| * + 1. El sistema de calidad requerido se puede documentar en el OM o en un manual de calidad separado. En cualquiera de los dos casos, la documentación: |
| * + - 1. contendrá las instrucciones y la información para permitir al personal correspondiente desempeñar sus funciones con un alto grado de seguridad; |
| * + - 1. será fácil de modificar; |
| * + - 1. permitirá al personal determinar el estado actual de modificación; |
| * + - 1. ostentará la fecha de la última modificación en cada página; |
| * + - 1. no será contraria a ningún reglamento aplicable ni a las especificaciones relativas a las operaciones del explotador; y |
| * + - 1. hará referencia a los reglamentos correspondientes. |
| * + 1. Todo documento que se defina en la estructura del sistema de calidad de un explotador se someterá a un control de documentos. Los procedimientos de control de documentos asegurarán que la documentación: |
| * + - 1. esté autorizada; |
| * + - 1. sea adecuada; |
| * + - 1. tenga la clasificación de seguridad; |
| * + - 1. se complete de manera normalizada; |
| * + - 1. se modifique y enmiende cuando se requiera; |
| * + - 1. se distribuya adecuadamente; |
| * + - 1. se almacene adecuadamente; |
| * + - 1. se revise periódicamente; y |
| * + - 1. se deseche debidamente. |
| * 1. Política de calidad. |
| * + 1. El explotador plasmará por escrito la declaración formal de la política de calidad, que será un compromiso por parte del gerente responsable de lo que se desea lograr con el sistema de calidad. |
| * + 1. La política de calidad reflejará el cumplimiento inicial y constante de lo dispuesto en el presente reglamento, el sistema de manuales del explotador y demás requisitos definidos por el explotador o la Autoridad. |
| * + 1. En la política de calidad se definirán claramente el objetivo, la estructura, los principios y objetivos y todos los servicios que presta el explotador. |
| * 1. Gestión de calidad. |
| * + 1. Con respecto al texto del párrafo 9.3.2.2(a) de esta parte, por “gerente responsable” se entiende el jefe ejecutivo, presidente, director gerente, gerente general, etc., de la organización del explotador quien, por el cargo que ocupa, tiene la responsabilidad general (y financiera) de administrar la organización. |
| * + 1. Dicho gerente será el responsable general del sistema de calidad del explotador, que incluye la frecuencia, el formato y la estructura de las actividades de evaluación interna de la gerencia según se estipula en el párrafo 2.11 de esta NE. |
| * + 1. La función del gerente de calidad es supervisar el cumplimiento y la idoneidad de los procedimientos necesarios para garantizar prácticas seguras y aeronaves y productos aeronáuticos aeronavegables, según se requiere en el presente reglamento. |
| * + 1. El gerente de calidad será el encargado de asegurar que el programa de garantía de calidad se establezca, implemente y mantenga debidamente actualizado. |
| * + 1. El gerente de calidad deberá: |
| * + - 1. rendir cuentas al gerente responsable; |
| * + - 1. no formar parte del personal de gestión requerido; y |
| * + - 1. tener acceso a todas las partes de la operación y, según sea necesario, a la operación de cualquier contratista o subcontratista. |
| * + 1. En el caso de un explotador pequeño o muy pequeño, según la definición del párrafo 1.3.3 de esta NE, los puestos del gerente responsable y del gerente de calidad se pueden combinar. |
| * 1. Sistema de retroalimentación. |
| * + 1. El sistema de calidad incluirá un sistema de retroalimentación para el gerente responsable a fin de asegurar que se definan y se adopten oportunamente las medidas correctivas. |
| * + 1. En el sistema de retroalimentación se especificará quién debe rectificar las discrepancias y el incumplimiento en cada caso particular, así como el procedimiento que se debe seguir si la medida correctiva no se aplica en el plazo correspondiente. |
| 1. Programa de garantía de calidad |
| * 1. Introducción. |
| * + 1. El programa de garantía de calidad contendrá todas las medidas planificadas y sistemáticas necesarias para generar confianza en que las funciones operacionales y de mantenimiento se realizan conforme a todos los requisitos, las normas y los procedimientos aplicables. |
| * 1. Plan del programa de garantía de calidad. |
| * + 1. El explotador describirá las funciones, responsabilidades y procedimientos de garantía de calidad en un plan del programa. |
| * + 1. Los términos y los elementos que se definan en el plan coincidirán con los descritos en el sistema de manuales del explotador. |
| * + 1. Se distribuirán copias del plan del programa a todo el personal alcanzado. |
| * + 1. Las modificaciones se realizarán según sea necesario para asegurar que el plan siga reflejando las funciones, responsabilidades y procedimientos actuales de la garantía de calidad del explotador. |
| * 1. Supervisión. |
| * + 1. El objetivo de la supervisión del sistema de calidad consiste principalmente en investigar y evaluar la eficacia de dicho sistema, y cerciorarse así de que se cumpla continuamente con una política definida y con las normas operacionales y de mantenimiento. |
| * + 1. La actividad de supervisión se basa en: |
| * + - 1. inspecciones de calidad; |
| * + - 1. auditorías de calidad |
| * + - 1. medidas correctivas; y |
| * + - 1. seguimiento. |
| * + 1. El explotador establecerá y publicará un procedimiento de calidad para supervisar continuamente el cumplimiento reglamentario. Esta actividad de supervisión se dirigirá a eliminar las causas de un desempeño insatisfactorio. |
| * + 1. Todo incumplimiento detectado como resultado de la supervisión se comunicará al gerente encargado de adoptar medidas correctivas o, si corresponde, al gerente responsable. El incumplimiento se deberá registrar, con el fin de investigar más a fondo, para determinar la causa y permitir que se recomiende la medida correctiva apropiada. |
| * 1. Inspección de calidad. |
| * + 1. El principal objetivo de una inspección de calidad es observar un suceso en particular, acción, documento, etc., para verificar si se siguen los procedimientos y los requisitos establecidos durante el logro de ese suceso y si se alcanzan las normas requeridas. |
| * + 1. Los temas típicos de las inspecciones de calidad son: |
| * + - 1. operaciones reales de vuelo; |
| * + - 1. deshielo y antihielo en tierra; |
| * + - 1. servicios de soporte de vuelo; |
| * + - 1. control de la carga; |
| * + - 1. mantenimiento; |
| * + - 1. normas técnicas; y |
| * + - 1. normas de instrucción. |
| * + 1. Los métodos típicos que se utilizan en las inspecciones de calidad del mantenimiento incluyen: |
| * + - 1. muestreo de productos; la inspección de una muestra representativa de productos aeronáuticos de la flota de aeronaves; |
| * + - 1. muestreo de defectos; la inspección de la performance después de la rectificación de defectos; |
| * + - 1. muestreo de concesiones; la inspección de cualquier concesión de no efectuar el mantenimiento a tiempo; |
| * + - 1. muestreo de mantenimiento puntual; la inspección del momento (horas de vuelo, tiempo transcurrido, ciclos de vuelo, etc.) en que las aeronaves y los productos aeronáuticos se llevan a mantenimiento; e |
| * + - 1. informes de muestra de las condiciones no aeronavegables y los errores de mantenimiento en aeronaves y componentes. |
| * 1. Auditoría de calidad. |
| * + 1. Una auditoría la calidad es un examen sistemático e independiente para determinar si las actividades de calidad y sus resultados cumplen con las disposiciones planificadas, y si esas disposiciones se aplican con eficacia y son apropiadas para lograr los objetivos. |
| * + 1. Las auditorías comprenderán por lo menos los procedimientos y procesos de garantía de calidad siguientes: |
| * + - 1. una declaración en que se explique el alcance de la auditoría; |
| * + - 1. planificación y preparación; |
| * + - 1. recopilación y registro de pruebas; y |
| * + - 1. análisis de las pruebas. |
| * + 1. Las técnicas que contribuyen a una auditoría eficaz son: |
| * + - 1. entrevistas o conversaciones con el personal; |
| * + - 1. revisión de los documentos publicados; |
| * + - 1. examen de una muestra adecuada de registros; |
| * + - 1. observación de las actividades que integran la operación; y |
| * + - 1. conservación de los documentos y los registros de las observaciones. |
| * 1. Auditores. |
| * + 1. El explotador puede decidir, según la complejidad de las operaciones, si empleará a un equipo dedicado de auditores o a un solo auditor. En cualquiera de los dos casos, el auditor o el equipo de auditores contará con la experiencia operacional y de mantenimiento pertinente. |
| * + 1. Las responsabilidades de los auditores se definirán claramente en la documentación correspondiente. |
| * 1. Independencia de los auditores. |
| * + 1. Los auditores no tendrán interacción diaria alguna en el área de la actividad que vayan a auditar. El explotador puede, además de emplear los servicios de personal dedicado a tiempo completo perteneciente a un departamento de calidad separado, llevar a cabo la supervisión de áreas o actividades específicas por medio de auditores a tiempo parcial. Un explotador cuya estructura y tamaño no justifiquen contar con auditores a tiempo completo puede asumir la función de auditoría empleando personal a tiempo parcial de su propia operación o de un tercero según los términos de un acuerdo que resulte aceptable para la Autoridad. En todos los casos, el explotador establecerá procedimientos adecuados para cerciorarse de que los responsables directos de las actividades que se vayan a auditar no integren el equipo de auditoría. Cuando se empleen los servicios de auditores externos, es esencial que todo especialista externo esté familiarizado con el tipo de operación o de mantenimiento que efectúa el explotador. |
| * + 1. En el programa de garantía de calidad del explotador se señalará a las personas de la operación que posean experiencia, responsabilidad y autoridad para: |
| * + - 1. efectuar auditorías e inspecciones de la calidad como parte de la garantía continua de calidad; |
| * + - 1. identificar y registrar inquietudes o resultados, y las pruebas necesarias que justifiquen esas inquietudes o resultados; |
| * + - 1. aplicar o recomendar soluciones a las inquietudes o resultados por medio de los canales designados de notificación; |
| * + - 1. verificar la aplicación de las soluciones en plazos específicos; e |
| * + - 1. informar directamente al gerente de calidad. |
| * 1. Alcance de la auditoría. |
| * + 1. El explotador supervisará el cumplimiento de los procedimientos operacionales y de mantenimiento que haya designado para garantizar operaciones seguras, aeronaves y productos aeronáuticos aeronavegables y la utilidad del equipo operacional y de seguridad. A tal fin, supervisará, como mínimo y cuando corresponda: |
| * + - 1. los planes y objetivos de la compañía; |
| * + - 1. los procedimientos operacionales y de mantenimiento; |
| * + - 1. la seguridad operacional del vuelo; |
| * + - 1. la certificación del explotador y las especificaciones relativas a las operaciones; |
| * + - 1. la supervisión; |
| * + - 1. la performance de la aeronave; |
| * + - 1. las operaciones todo tiempo; |
| * + - 1. la masa, el centrado y la carga de la aeronave; |
| * + - 1. los instrumentos y el equipo de seguridad; |
| * + - 1. los manuales, libros y registros; |
| * + - 1. las limitaciones de tiempo de servicio y tiempo de vuelo, los requisitos de descanso y programación de horarios; |
| * + - 1. la interfaz mantenimiento-operaciones de la aeronave; |
| * + - 1. el uso de la MEL; |
| * + - 1. los programas de mantenimiento y de mantenimiento de la aeronavegabilidad; |
| * + - 1. la administración de las AD; |
| * + - 1. el logro del mantenimiento; |
| * + - 1. el aplazamiento de defectos; |
| * + - 1. las mercancías peligrosas; |
| * + - 1. la seguridad; y |
| * + - 1. la instrucción. |
| * + 1. Independientemente de los arreglos que se efectúen, el explotador siempre será el responsable máximo del sistema de calidad, de que se apliquen las medidas correctivas y se les dé seguimiento. |
| * 1. Calendario de auditorías. |
| * + 1. Todo programa de garantía de calidad estará acompañado de un calendario definido de auditorías y un ciclo de revisiones periódicas de cada área. |
| * + 1. El explotador fijará un calendario de las auditorías que se efectuarán en un período determinado. Todos los aspectos de la operación se revisarán cada 12 meses de conformidad con el programa de garantía de calidad, a menos que se acepte una prórroga del período de auditoría, según se explica a continuación. El explotador tiene discreción para aumentar la frecuencia de las auditorías pero no para disminuirla sin permiso de la Autoridad. La frecuencia de las auditorías no se reducirá a intervalos superiores a 24 meses. |
| * + 1. Cuando un explotador defina el calendario de auditorías, contemplará cambios importantes que se hagan en la gerencia, las operaciones, la tecnología o el presente reglamento. |
| * + 1. El calendario será flexible y permitirá que se realicen auditorías no programadas cuando se detecten tendencias. |
| * + 1. Si la función de una auditoría de calidad independiente se encomienda a auditores externos, el calendario de auditorías deberá figurar en la documentación pertinente. |
| * 1. Medidas correctivas y seguimiento. |
| * + 1. Planes de medidas correctivas |
| * + - 1. El programa de auditoría de la garantía de calidad contendrá procedimientos para asegurar que se establezcan planes de medidas correctivas en respuesta a resultados de incumplimiento. Con estos procedimientos se supervisarán las medidas correctivas para verificar su eficacia y asegurar que se ejecuten. La responsabilidad y la rendición de cuentas operacionales en cuanto a la aplicación de medidas correctivas recaerán en el departamento en que se detectó el incumplimiento, según el informe. El gerente responsable será el principal encargado de asignar recursos para que se aplique la medida correctiva y de asegurar, por medio del gerente de calidad, que la medida correctiva haya restablecido el cumplimiento de los requisitos de la Autoridad y demás requisitos que defina el explotador. |
| * + - 1. Después de una inspección o auditoría de calidad, las personas responsables de administrar el programa de garantía de calidad facilitarán el proceso de medidas correctivas estableciendo: |
| * + - * 1. la determinación y la gravedad de los resultados o las inquietudes y toda necesidad de medidas correctivas inmediatas; |
| * + - * 1. el análisis de pruebas objetivas para determinar las causas raíz del resultado o la inquietud; |
| * + - * 1. el establecimiento de los pasos correctivos planificados que asegurarán que la infracción o inquietud aparente no vuelva a ocurrir; |
| * + - * 1. un programa de implementación que incluya los plazos para aplicar las medidas correctivas; y |
| * + - * 1. las personas o los departamentos responsables de aplicar la medida correctiva. |
| * + 1. Seguimiento. |
| * + - 1. Se deberán programar auditorías de seguimiento cuando sean necesarias para verificar que la medida correctiva se aplicó y que fue efectiva. |
| * + - 1. El gerente de calidad deberá: |
| * + - * 1. asegurar que se preparen planes de medidas correctivas en respuesta a un resultado de incumplimiento; |
| * + - * 1. verificar que los planes de medidas correctivas incluyan los elementos descritos en el párrafo 2.10.1 de esta NE; |
| * + - * 1. supervisar que se implementen plenamente los planes de medidas correctivas; |
| * + - * 1. proporcionar a la gerencia una evaluación independiente del establecimiento, implementación y conclusión del plan de medidas correctivas; e |
| * + - * 1. iniciar evaluaciones de seguimiento programadas o espontáneas para asegurar la eficacia de las medidas correctivas estipuladas en los planes. |
| * 1. Evaluación de la gerencia. |
| * + 1. La evaluación de la gerencia es una revisión completa, sistemática y documentada que realiza la gerencia del sistema de calidad y de las políticas y los procedimientos del explotador. En la evaluación de la gerencia se tendrán en cuenta: |
| * + - 1. los resultados de las inspecciones de calidad, las auditorías y todos los demás indicadores; y |
| * + - 1. la eficacia general de la organización administrativa para lograr los objetivos enunciados. |
| * + 1. Una evaluación de la gerencia permitirá detectar y corregir tendencias y prevenir, en lo posible, incumplimientos futuros. Las conclusiones y recomendaciones formuladas como resultado de una evaluación se presentarán por escrito al gerente responsable para que adopte las medidas necesarias. El gerente responsable será una persona con autoridad para resolver deficiencias o discrepancias y adoptar medidas. |
| * + 1. El gerente responsable decidirá la frecuencia, el formato y la estructura de las actividades de la evaluación interna de la gerencia. |
| * 1. Registros. |
| * + 1. El explotador llevará registros precisos, completos y fácilmente accesibles que documenten los resultados de su programa de garantía de calidad. Los registros son datos esenciales que permiten que en una operación se analice el incumplimiento y se encuentren las causas fundamentales de manera que se puedan identificar y resolver los ámbitos de incumplimiento. |
| * + 1. Los registros siguientes se conservarán por 5 años: |
| * + - 1. calendarios de auditorías; |
| * + - 1. informes de inspecciones y auditorías de la calidad; |
| * + - 1. informes de evaluación especiales, que incluyan las tendencias u otros motivos relacionados con la programación de una evaluación especial; |
| * + - 1. respuestas a las inquietudes o los resultados contenidos en los informes; |
| * + - 1. los planes e informes de las medidas correctivas presentados en respuesta a los resultados detectados; |
| * + - 1. informes de seguimiento y conclusión; e |
| * + - 1. informes de evaluación de la administración. |
| * + 1. El explotador conservará los registros en un lugar seguro de sus instalaciones. |
| * + 1. Todos los registros se pondrán a disposición de la Autoridad para su revisión. |
| * + 1. La información de dominio privado se deberá proteger de acuerdo con las leyes y los reglamentos aplicables. |
| 1. Responsabilidad de la garantía de calidad que asumen los subcontratistas |
| * 1. Subcontratistas. |
| * + 1. Un explotador puede decidir subcontratar determinadas funciones a organismos externos para la prestación de servicios en ámbitos como: |
| * + - 1. deshielo y antihielo en tierra; |
| * + - 1. servicios de escala en tierra; |
| * + - 1. mantenimiento; |
| * + - 1. servicios soporte de vuelo (como cálculos de performance, planificación de vuelo, base de datos de navegación y despacho); |
| * + - 1. instrucción; y |
| * + - 1. preparación de manuales. |
| * + 1. El explotador será el responsable máximo del producto o servicio que proporcione el subcontratista. Deberá existir un acuerdo por escrito entre el explotador y el subcontratista en el que se definan claramente los servicios relacionados con la seguridad y la calidad que deba proporcionar. Las actividades del subcontratista relacionadas con la seguridad pertinentes al acuerdo se figurarán en el programa de garantía de calidad del explotador. |
| * + 1. El explotador se cerciorará de que el subcontratista tenga la autorización o la aprobación necesaria cuando se requiera, y de que cuente con los recursos y el personal competente para realizar el trabajo. |
| 1. Sesiones informativas e instrucción relacionadas con la calidad |
| * 1. Generalidades. |
| * + 1. El explotador organizará sesiones de información inicial sobre calidad que sean eficaces y que estén bien planificadas y fundamentadas para todo el personal. |
| * + 1. Los responsables de administrar el sistema de calidad deberán recibir instrucción sobre: |
| * + - 1. una introducción al concepto de sistema de calidad; |
| * + - 1. gestión de calidad; |
| * + - 1. concepto de garantía de calidad; |
| * + - 1. manuales de calidad; |
| * + - 1. técnicas de auditoría; |
| * + - 1. informes y registros; y |
| * + - 1. funcionamiento del sistema de calidad en la operación. |
| * + 1. Se deberá asignar tiempo para impartir instrucción a todas las personas que participan en la gestión de la calidad y para informar a quienes no tienen la responsabilidad de administrar el sistema de calidad. El tamaño y la complejidad de las operaciones pueden regir la asignación de tiempo y recursos. |
| * 1. Fuentes de la instrucción. |
| * + 1. Diversas instituciones de normas nacionales o internacionales ofrecen cursos de gestión de calidad, y el explotador puede considerar ofrecer esos cursos al personal que tenga más probabilidades de participar en la administración de los sistemas de calidad. Un explotador con personal suficiente y debidamente cualificado puede considerar impartir instrucción interna. |

1. Los diagramas que se presentan a continuación ilustran dos ejemplos típicos de organigramas de la calidad de un explotador.
   1. Un sistema de calidad dentro de la organización del titular de un AOC cuando ese titular es a la vez un AMO certificado conforme a la Parte 6 del presente reglamento.



* 1. Los sistemas de calidad relacionados con la organización del titular de un AOC cuando el mantenimiento de aeronaves se subcontrata a un AMO que no está integrado al titular del AOC.



#### NE 9.3.2.5 CONSERVACIÓN DE REGISTROS

1. El explotador se asegurará de que se conserve la información y la documentación siguientes por los períodos que se muestran en la tabla a continuación:

|  |  |
| --- | --- |
| Tabla de conservación de registros | |
| Registros de la tripulación de vuelo | Período de conservación |
| Tiempo de vuelo, de servicio y de descanso | 2 años |
| Licencia y certificado médico | Hasta 12 meses después de que el miembro de la tripulación de vuelo haya dejado de trabajar para el explotador |
| Instrucción en vuelo y en tierra (todos los tipos) | Hasta 12 meses después de que el miembro de la tripulación de vuelo haya dejado de trabajar para el explotador |
| Instrucción para la cualificación de ruta y aeródromo o helipuerto | Hasta 12 meses después de que el miembro de la tripulación de vuelo haya dejado de trabajar para el explotador |
| Instrucción en mercancías peligrosas | Hasta 12 meses después de que el miembro de la tripulación de vuelo haya dejado de trabajar para el explotador |
| Instrucción en seguridad | Hasta 12 meses después de que el miembro de la tripulación de vuelo haya dejado de trabajar para el explotador |
| Verificaciones de competencia y cualificación (todos los tipos) | Hasta 12 meses después de que el miembro de la tripulación de vuelo haya dejado de trabajar para el explotador |
| Registros de la tripulación de cabina |  |
| Tiempo de vuelo, de servicio y de descanso | 2 años |
| Licencia, si corresponde | Hasta 12 meses después de que el miembro de la tripulación de cabina haya dejado de trabajar para el explotador |
| Instrucción en vuelo y en tierra (todos los tipos) y verificaciones de cualificación | Hasta 12 meses después de que el miembro de la tripulación de cabina haya dejado de trabajar para el explotador |
| Instrucción en mercancías peligrosas | Hasta 12 meses después de que el miembro de la tripulación de cabina haya dejado de trabajar para el explotador |
| Instrucción en seguridad | Hasta 12 meses después de que el miembro de la tripulación de cabina haya dejado de trabajar para el explotador |
| Verificaciones de competencia | Hasta 12 meses después de que el miembro de la tripulación de cabina haya dejado de trabajar para el explotador |
| Registros de otro personal del titular del AOC |  |
| Instrucción y cualificación de otro personal para el cual el presente reglamento requiere un programa de instrucción reconocida. | Hasta 12 meses después de que el empleado haya dejado de trabajar para el explotador |
| Licencia y certificado médico, si se requieren | Hasta 12 meses después de que el empleado haya dejado de trabajar para el explotador |
| Verificaciones de competencia o de aptitud, si se requieren | Hasta 12 meses después de que el empleado haya dejado de trabajar para el explotador |
| Formularios de preparación del vuelo |  |
| Manifiesto de carga completado | 3 meses después de concluido el vuelo |
| Informes de masa y centrado | 3 meses después de concluido el vuelo |
| Autorizaciones de despachos | 3 meses después de concluido el vuelo |
| Planes de vuelo | 3 meses después de concluido el vuelo |
| Manifiestos de pasajeros | 3 meses después de concluido el vuelo |
| Informes meteorológicos | 3 meses después de concluido el vuelo |
| Grabaciones de los registradores de vuelo |  |
| Grabaciones de voz del puesto de pilotaje | Conservados después de un accidente o incidente por 60 días o más, si la Autoridad lo solicita |
| Registros de datos del vuelo | Conservados después de un accidente o incidente por 60 días o más, si la Autoridad lo solicita |
| LIBRO TÉCNICO DE A BORDO |  |
| Sección de registros de viaje | 2 años |
| Sección de registros de mantenimiento | 2 años |
| Registros de mantenimiento de aeronaves |  |
| Tiempo total de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos, según corresponda) de la aeronave y todas las piezas de duración limitada | 3 meses después de que la unidad a la que se refieren se haya puesto fuera de servicio permanentemente |
| Estado actual del cumplimiento con toda la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad | 3 meses después de que la unidad a la que se refieren se haya puesto fuera de servicio permanentemente |
| Detalles correspondientes a las modificaciones y reparaciones de la aeronave y los productos aeronáuticos | 3 meses después de que la unidad a la que se refieren se haya puesto fuera de servicio permanentemente |
| Tiempo total de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos, según corresponda) desde la última revisión general de la aeronave o los productos aeronáuticos sujetos a revisión general obligatoria | 3 meses después de que la unidad a la que se refieren se haya puesto fuera de servicio permanentemente |
| Registros detallados de mantenimiento para demostrar que se cumplieron todos los requisitos de conformidad de mantenimiento | 1 año después de firmar la conformidad de mantenimiento |
| Otros registros |  |
| Plan operacional de vuelo | 3 meses después de concluido el vuelo |
| Registros del sistema de calidad | 5 años |
| Documento de transporte de mercancías peligrosas | 6 meses después de concluido el vuelo |
| Lista de verificación de aceptación de mercancías peligrosas | 6 meses después de concluido el vuelo |
| Registros sobre dosis de radiación solar y cósmica, si el titular del AOC opera aeronaves que vuelan a altitudes superiores a los 15.000 m (49.000 pies) | Hasta 12 meses después de que el miembro de la tripulación haya dejado de trabajar para el titular del AOC |

Nota: En el párrafo 9.4.1.5 de esta parte véanse los detalles de la sección de registros de viaje, y en el párrafo 9.5.1.8 de esta parte véanse los detalles de la sección de registros de mantenimiento del libro técnico de a bordo de la aeronave.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.10.3; 4.2.11.2; 4.3.2; 4.3.3.1; 8.4.1; 8.4.2; 9.4.3.4; 11.6

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.3.1; 2.3.2; 2.3.3.1; 2.8.3; 4.3.9.2; 6.4.1; 6.4.2; 6.4.3; 6.8.1; 6.8.2; 7.4.2.4; 9.6

Anexo 18 de la OACI, 7.2; 8.2; 11.2

Documento 9284 de la OACI, Parte 1: 4.2.5; 5.2.4

14 CFR 121.380; 121:683; 121.685; 121.687; 121.689; 121.693; 121.695; 121.701; 121.1007

JAR-OPS 1: Apéndice 1 a 1.1065

JAR-OPS 3: Apéndice 1 a 3.1065

#### NE 9.3.2.8 LIBRO TÉCNICO DE A BORDO DE LA AERONAVE

A continuación se presentan dos ejemplos de libro técnico de a bordo de la aeronave:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nombre del explotador:1  Dirección del explotador: | Libro de vuelo:2 | Nombre del PIC: | Matrícula: | Hoja núm.:3 |
| Firma del PIC:4 | Nombre y función de otros miembros de la tripulación: | Tipo de aeronave: | Fecha: |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| VUELO5 | | | | VERIFICACIÓN | TIEMPO ENTRE CALZOS | | | TIEMPO EN EL AIRE | | | CARGA | | COMBUSTIBLE A BORDO6 | | |
| Tipo de vuelo7 | Desde | Hacia | Núm. de aterr.8 | Prep. de vuelo9 | Fuera | En | Tiempo | Despegue | Aterr. | Tiempo | Núm. bultos/carga (kg/lb) | Masa despegue (kg/lb) | Abastecimiento | Despegue9 (litros/kg/lb) | Aterr. |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| INFORME DE DATOS DE VUELO: **TIEMPO ENTRE CALZOS** | | | INFORME DE INCIDENTES, SUCESO, OBSERVACIONES Y DEFECTOS NOTIFICADOS10 | |
|  | Tiempo entre calzos | Aterrizajes | Indicar tipo de informe: operación, técnico otro11 Indicar también deshielo o antihielo según instrucciones12 | |
| Total por día |  |  |  | |
| Total del informe anterior |  |  |  | |
| Total del informe |  |  |  | |
| INFORME DE DATOS DE VUELO: **TIEMPO DE VUELO** | | | DEVOLUCIÓN AL SERVICIO | MEDIDAS ADOPTADAS13 |
|  | Tiempo de vuelo | Fecha próximo mantenimiento | Nombre del personal certificador y reglamentos aplicables |  |
| Total de esta hoja |  | Horas | Certifica que el trabajo especificado, a menos que se especifique de otro modo, se efectuó de conformidad con los reglamentos aplicables y que, con respecto a ese trabajo, la aeronave o el producto aeronáutico se considera apto para volver al servicio. |  |
| Total de la hoja anterior |  | Aterrizajes | Firma |  |
| Total del informe |  | Fecha |  |  |

1. El nombre y la dirección del explotador estarán previamente impresos o se escribirán a mano en letra de molde.

2. El registro de vuelo se completará para:

* cada día;
* cada tripulación de vuelo.

3. El número de hoja (por ejemplo, yy-nn) estará previamente impreso o se escribirá a mano en letra de molde. Todas las hojas se marcarán y numerarán conforme a un sistema progresivo que ofrezca la misma seguridad cuando estén escritas a mano que cuando estén previamente impresas.

4. La firma del PIC afirma que todos los datos de esta hoja son correctos.

5. Para vuelos de A a A, se puede hacer una anotación resumida. Para todos los demás vuelos, como de A a B, se hará una anotación por cada vuelo.

6. Combustible total a bordo (indicar las unidades, a menos que estén previamente impresas).

7. Se anotará el tipo de vuelo, como privado, comercial, técnico, de instrucción, remolque de planeador, etc.

8. El número de aterrizajes, si se hace una anotación resumida.

9. En la preparación de vuelo conforme al OM (iniciales del PIC) se indicará que:

* La masa y el centrado se encuentran dentro de los límites aceptables.
* Se llevó a cabo la verificación previa al vuelo.
* Se verificó el estado técnico y el avión fue aceptado por el PIC.
* Se cumplen los requisitos de documentación y manifiesto de pasajeros.

10. Informe de incidentes, sucesos, observaciones y defectos notificados (de operación, técnicos, otros):

* Si no es necesario presentar ningún informe, escribir “-NADA-“.
* Si se debe hacer un informe, indicar el tipo de informe.

11. Se deberá numerar en secuencia cada observación en cada hoja del registro.

12. Si se aplicó descongelante o anticongelante, indicar la hora y la cantidad y tipo de líquido que se utilizó u otras medidas adoptadas (por ejemplo, retiro mecánico de nieve o hielo); si se cargó aceite, indicar la hora y la cantidad.

13. Utilizar el mismo número que el de la observación correspondiente para correlacionar el informe y la respuesta.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Dirección del explotador: | | Fecha: | | TRIPULACIÓN | | CARGA | | ACEITE | | | DESHIELO EN TIERRA | | | Hoja número 00000001 | | | |
|  | | Tipo de avión: | | Nombre del comandante:  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Nombre y función del miembro de la tripulación  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | Núm. de pasajeros: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   Carga de masa (kg/lb): \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   Despegue: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | motor 1 / motor 2  Recarga:  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Total:  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | Tipo de líquido \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Mezcla: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Tiempo de deshielo  Inicio: \_\_\_\_\_\_\_\_\_  Terminación: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | Última autorización: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Total de horas del avión: \_\_\_\_\_\_\_  Aterrizaje total del avión: \_\_\_\_\_  Fecha del próximo mantenimiento:  En horas: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  En aterrizaje: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | | | |
| Matrícula: | |
| VUELO | | | | | ANTES DEL VUELO | TIEMPO ENTRE CALZOS | | TIEMPO EN EL AIRE | | | COMBUSTIBLE A BORDO (LITROS/KG/LB) | | | | | | |
| Núm. de vuelo: | Desde: | | Hacia: | Núm. de aterrizajes: | Nombre y firma | Fuera: | En: | Hora: | Despegue: | Aterr. | Hora: | Abastecimiento: | Despegue: | | | Aterr. |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | |  |  |
| Defectos | | | | | | | Firma | Medidas adoptadas | | | | | | | Visto bueno del AMO para volver al servicio | | |
| 00000001-1 | | | | | | |  |  | | | | | | | Número de acuerdo:  Fecha: Lugar: Hora: Nombre: Firma: | | |
| Núm. pieza: Núm. serie pieza remov.: Núm serie pieza instal.: | | | | | | |
| 00000001-2 | | | | | | |  |  | | | | | | | Número de acuerdo:  Fecha: Lugar: Hora: Nombre: Firma: | | |
| Núm. pieza: Núm. serie pieza remov.: Núm serie pieza instal.: | | | | | | |
| **00000001-3** | | | | | | |  |  | | | | | | | Número de acuerdo:  Fecha: Lugar: Hora: Nombre: Firma: | | |
| Núm. pieza: Núm. serie pieza remov.: Núm serie pieza instal.: | | | | | | |
| DEFECTO APLAZADO DE LA MEL  MEL de elementos Fecha apertura Categoría Fecha límite | | | | | | | Aceptación del capitán | Verificación diaria/Mantenimiento efectuado:  JAR-OPS 1: Adjunto 1 a ACJ a Apéndice 1 a JAR-OPS 1.005(a) | | | | | | | Número de acuerdo:  Fecha: Lugar: Hora: Nombre: Firma: | | |

#### NE 9.3.2.11 SISTEMA DE DOCUMENTOS DE SEGURIDAD DE VUELO

* 1. El resumen esquemático que se presenta a continuación contiene los elementos principales del proceso para que el titular de un AOC establezca un sistema de documentos de seguridad de vuelo para asegurar que se cumpla con lo dispuesto en el presente reglamento.

|  |  |
| --- | --- |
| 1. **Organización** | |
| * 1. El sistema de documentos de seguridad de vuelo se organizará de acuerdo con criterios que aseguren el acceso fácil a la información requerida para las operaciones en tierra y en vuelo que figura en los diversos documentos operacionales que constituyen el sistema y que facilitan el manejo de la distribución y la modificación de dichos documentos. | |
| * 1. La información contenida en el sistema de documentos de seguridad de vuelo se agrupará según su importancia y uso, de la manera siguiente: | |
| * + 1. información crítica en cuanto al tiempo (es decir, información que puede poner en peligro la seguridad de la operación si no se dispone de ella inmediatamente); | |
| * + 1. información sensible en cuanto al tiempo (es decir, información que puede afectar al nivel de seguridad o demorar la operación si no se dispone de ella en un plazo breve); | |
| * + 1. información que se utiliza con frecuencia; | |
| * + 1. información de referencia (es decir, información que se necesita desde el punto de vista operacional pero que no corresponde lo señalado en los párrafos 1.2.2 ni 1.2.3 de esta NE); e | |
| * + 1. información que puede agruparse basándose en la etapa de las operaciones en la que se utiliza. | |
| * 1. La información crítica en cuanto al tiempo figurará al principio y de manera prominente en el sistema de documentos de seguridad de vuelo. | |
| * 1. La información crítica en cuanto al tiempo, la información sensible en cuanto al tiempo y la información que se utiliza con frecuencia deberá proporcionarse en tarjetas y guías de referencia rápida. | |
| 1. **Validación** | |
| El sistema de documentos de seguridad de vuelo deberá validarse antes de su introducción, en condiciones prácticas. En la validación se incluirán los aspectos críticos del uso de la información con el objeto de verificar su eficacia. La interacción entre todos los grupos que puede producirse durante las operaciones también deberá incluirse en el proceso de validación. | |
| 1. **Diseño** | |
| * 1. El sistema de documentos de seguridad de vuelo mantendrá coherencia en la terminología y en el empleo de términos normalizados para elementos y acciones comunes. | |
| * 1. Los documentos operacionales incluirán un glosario de términos, abreviaturas y su definición normalizada, actualizado periódicamente para asegurar el acceso a la terminología más reciente. Se deberán definir todos los términos y abreviaturas importantes que figuren en el sistema de documentos de seguridad de vuelo. | |
| * 1. El sistema de documentos de seguridad de vuelo deberá asegurar la normalización en todos los tipos de documentos, incluidos el estilo de redacción, la terminología, la utilización de gráficos y símbolos y el formato. Esto supone la localización homogénea de tipos concretos de información y el empleo sistemático de unidades de medición y de códigos. | |
| * 1. El sistema de documentos de seguridad de vuelo deberá incluir un índice maestro para ubicar, oportunamente, la información incluida en más de un documento operacional. | |
| *Nota: El índice maestro debe ir al principio de cada documento y constar de tres niveles como máximo. Las páginas con información relativa a procedimientos anormales o de emergencia deben señalarse de manera especial para tener acceso directo a ellas.* | |
| * 1. El sistema de documentos de seguridad de vuelo deberá satisfacer los requisitos del sistema de calidad del explotador, si corresponde. | |
| 1. **Implantación** | |
| Los explotadores deberán seguir la marcha de la implantación del sistema de documentos de seguridad de vuelo para asegurar la utilización apropiada y realista de los documentos, de acuerdo con las características del entorno operacional y de manera tal que resulte operacionalmente pertinente y útil para el personal encargado de las operaciones. Esta vigilancia deberá incluir un sistema de intercambio oficial de información para obtener el aporte del personal encargado de las operaciones. | |
| 1. **Enmienda** | |
| * 1. Los explotadores elaborarán un sistema de control de la recopilación, el examen, la distribución y la revisión de la información para procesar los datos obtenidos de todas las fuentes que corresponden al tipo de operación realizada, que incluya, entre otros, al Estado del explotador, el Estado de diseño, el Estado de matrícula, los fabricantes y los vendedores de equipo. | |
| *Nota: Los fabricantes proporcionan información sobre el funcionamiento de aeronaves concretas centrándose en los sistemas y procedimientos de aeronave en condiciones que tal vez no coincidan con los requisitos de los explotadores. Estos deberán asegurarse de que dicha información satisfaga sus necesidades concretas y las de la Autoridad.* | |
| * 1. Los explotadores deberán elaborar un sistema de recopilación, examen y distribución de la información para procesar los datos que se deben a cambios originados por ellos, incluidos: | |
| * + 1. cambios debidos a la instalación de equipo nuevo; | |
| * + 1. cambios en respuesta a la experiencia operacional; | |
| * + 1. cambios en las políticas y procedimientos del explotador; | |
| * + 1. cambios en una certificación del explotador; y | |
| * + 1. cambios encaminados a mantener la normalización en la flota. | |
| *Nota: Los explotadores deberán asegurarse de que la filosofía de coordinación de los miembros de la tripulación, las políticas y los procedimientos correspondan a sus actividades.* | |
| * 1. El sistema de documentos de seguridad de vuelo deberá examinarse: | |
| * + 1. periódicamente (por lo menos una vez al año); | |
| * + 1. después de acontecimientos importantes (por ejemplo, fusiones, adquisiciones, crecimiento rápido, reducciones, etc.); | |
| * + 1. a raíz de cambios tecnológicos (por ejemplo, introducción de equipo nuevo); y | |
| * + 1. al modificarse los reglamentos sobre seguridad operacional. | |
| * 1. Los explotadores estipularán métodos para comunicar la información nueva. Los métodos concretos deberán responder al grado de urgencia de la comunicación. | |
| *Nota: Como los cambios frecuentes reducen la importancia de los procedimientos nuevos o modificados, es conveniente reducir al mínimo los cambios del sistema de documentos de seguridad de vuelo.* | |
| * 1. La información nueva se examinará y convalidará teniendo en cuenta el efecto en todo el sistema de documentos de seguridad de vuelo. | |
| * 1. El método para comunicar la información nueva se complementará con un sistema de seguimiento para asegurar que el personal encargado de las operaciones se mantenga al día. El sistema de seguimiento incluirá un procedimiento para verificar que el personal encargado de las operaciones tenga las actualizaciones más recientes. |

*Anexo 6 de la OACI, Parte I: Adjunto F*

#### NE 9.3.3.2 ARRENDAMIENTO SIN TRIPULACIÓN DE UNA AERONAVE CON MATRÍCULA EXTRANJERA

1. El titular de un AOC puede arrendar una aeronave sin tripulación para fines de transporte aéreo comercial de cualquier titular de un AOC de un Estado que sea signatario del Convenio de Chicago, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:
2. la aeronave lleve a bordo el certificado de aeronavegabilidad correspondiente expedido por el Estado de matrícula de conformidad con el Anexo 8 de la OACI y cumpla los requisitos de matrícula e identificación de dicho Estado de matrícula;
3. la aeronave sea de un diseño de tipo que cumpla con todos los requisitos que se aplicarían a esa aeronave si estuviera matriculada en [ESTADO], incluidos los que deberá cumplir para la expedición de un certificado de aeronavegabilidad estándar de [ESTADO] (que incluya la conformidad de diseño de tipo, las condiciones para una operación segura y los requisitos de homologación en cuanto al ruido, purga de combustible y emisiones del motor);
4. la aeronave reciba mantenimiento de conformidad con un programa de mantenimiento aprobado; y
5. la aeronave sea operada por pilotos que sean empleados del titular del AOC y posean una licencia expedida por [ESTADO] y una autorización de licencia adicional del Estado de matrícula.
6. Todo titular de un AOC presentará a la Autoridad una copia del contrato de arrendamiento sin tripulación que se vaya a firmar.
7. El control operacional de toda aeronave arrendada sin tripulación es responsabilidad del titular del AOC que opera la aeronave.
8. La Autoridad incluirá la aeronave arrendada sin tripulación en las especificaciones relativas a las operaciones del titular del AOC que la arriende.
9. El titular de un AOC que arriende una aeronave sin tripulación indicará explícitamente en el contrato de arrendamiento el programa de mantenimiento y la MEL que deban seguirse durante el período del arrendamiento.

Documento 8335 de la OACI, Parte V: 2.1

14 CFR 121.153

JAR-OPS 1: 1.165(c)

JAR-OPS 3: 3.165(c)

Orden 8900.1 de la FAA, Volumen 3, Capítulo 13

#### NE 9.3.3.3 INTERCAMBIO DE AERONAVES

1. Antes de efectuar operaciones según un acuerdo de intercambio, todo titular de un AOC demostrará que:
2. los procedimientos para la operación de intercambio siguen las prácticas operacionales seguras;
3. los miembros requeridos de la tripulación y los FOO cumplen los requisitos de instrucción reconocida para la aeronave y el equipo que se vayan a utilizar y están familiarizados con los procedimientos de comunicaciones y despacho que hayan de utilizarse;
4. el personal de mantenimiento cumple los requisitos de instrucción para la aeronave y el equipo y está familiarizado con los procedimientos de mantenimiento que hayan de utilizarse;
5. los miembros de la tripulación de vuelo y los FOO satisfacen las debidas cualificaciones de ruta y aeródromo;
6. las aeronaves que se van a operar son esencialmente similares a las del titular del AOC con el que se efectúa el intercambio; y
7. la disposición de los controles e instrumentos de vuelo que sean críticos para la seguridad son básicamente similares, a menos que la Autoridad determine que el titular del AOC cuenta con programas de instrucción adecuados para asegurar que cualquier diferencia potencialmente peligrosa se puede superar de manera segura mediante la familiarización de la tripulación de vuelo.
8. Todo titular de un AOC que establezca un acuerdo de intercambio incluirá en sus manuales las disposiciones y los procedimientos pertinentes del acuerdo.
9. El titular del AOC enmendará sus especificaciones relativas a las operaciones de modo que reflejen el acuerdo de intercambio.
10. El titular del AOC cumplirá con el reglamento aplicable del Estado de matrícula de una aeronave que forma parte de un acuerdo de intercambio mientras tenga el control de operaciones de esa aeronave.

14 CFR 121.569

#### NE 9.3.3.4 ARRENDAMIENTO DE AERONAVES CON TRIPULACIÓN

1. Todo titular de un AOC presentará a la Autoridad una copia del contrato de arrendamiento con tripulación que se vaya a firmar.
2. La Autoridad determinará cuál de las partes del contrato de arrendamiento con tripulación tiene el control operacional, tras considerar el alcance y el control de determinadas funciones operacionales, como:
3. inicio y terminación de los vuelos;
4. mantenimiento y servicio de la aeronave;
5. programación de horarios de los miembros de la tripulación;
6. pago a los miembros de la tripulación; e
7. instrucción de los miembros de la tripulación.
8. Todo titular de un AOC dedicado al arrendamiento de aeronaves con tripulación enmendará sus especificaciones relativas a las operaciones para incluir la información siguiente:
9. los nombres de las partes del contrato y la duración de este;
10. la marca, el modelo y la serie de toda aeronave incluida en el contrato;
11. el tipo de operación;
12. la fecha de vencimiento del contrato de arrendamiento;
13. una declaración en que se especifique la parte que se considera que tiene el control operacional; y
14. cualquier otro asunto, condición o limitación que la Autoridad considere necesaria.

Documento 8335 de la OACI, Parte V: 3.1

14 CFR 119.53

JAR-OPS 1: 1.165(c)

JAR-OPS 3: 3.165(c)

Orden 8900.1 de la FAA, Volumen 3, Capítulo 13

#### NE 9.3.3.5 DEMOSTRACIÓN DE UNA EVACUACIÓN DE EMERGENCIA

1. Todo titular de un AOC demostrará una evacuación parcial de emergencia y una evacuación por amaraje forzoso, que serán observadas por la Autoridad, en las que demuestre la eficacia tanto de la instrucción en emergencia impartida a los miembros de la tripulación del titular como de los procedimientos de evacuación.
2. Antes de efectuar la demostración de una evacuación de emergencia, el titular del AOC deberá solicitar y obtener la aprobación de la Autoridad.
3. Los miembros de la tripulación de cabina que participen en las demostraciones de evacuación de emergencia deberán:
4. ser seleccionados al azar por la Autoridad;
5. haber concluido el programa de instrucción reconocida del titular del AOC para el tipo y modelo de aeronave; y
6. haber aprobado los ejercicios prácticos y la verificación de competencia sobre el equipo y los procedimientos de emergencia.
7. Para demostrar una evacuación parcial de emergencia, los miembros de la tripulación de cabina del titular del AOC que hayan sido asignados utilizarán los procedimientos operacionales en línea del titular del AOC para:
8. demostrar la apertura del 50 % de las salidas requeridas de emergencia al nivel del piso y el 50 % de las salidas de emergencia requeridas que no están al nivel del piso (las salidas cuya apertura por un miembro de la tripulación de cabina se define como una función de evacuación de emergencia) y el despliegue del 50 % de las rampas de salida que seleccione la Autoridad; y
9. preparar esas salidas y rampas para su uso en 15 segundos.
10. Para efectuar demostrar una evacuación por amaraje forzoso, los miembros de la tripulación de cabina asignados del titular del AOC deberán:
11. demostrar su conocimiento y el uso de cada elemento del equipo de emergencia requerido;
12. preparar la cabina para el amaraje forzoso en 6 minutos a partir del momento en que se anuncie la intención de amarar;
13. sacar todas las balsas salvavidas del lugar donde estén estibadas (se deberá desplegar e inflar debidamente una balsa salvavidas que seleccione la Autoridad, o se deberá inflar debidamente una rampa-balsa salvavidas); y
14. subirse a la balsa con todo el equipo de emergencia requerido, con lo cual se la prepara por completo para una ocupación prolongada.

Documento 8335 de la OACI, Parte III: 5.3.11

14 CFR 121.291

Orden 8900.1 de la FAA

#### NE 9.3.3.6 VUELOS DE DEMOSTRACIÓN

1. Todo titular de un AOC realizará vuelos de demostración para cada tipo de aeronave, incluidas las aeronaves cuyo diseño se haya alterado sustancialmente, y para cada tipo de operación que el titular tenga previsto realizar.
2. Todo titular de un AOC realizará vuelos de demostración que por lo menos abarquen:
3. Pruebas iniciales de los aviones recientemente fabricados o de las aeronaves cuyo uso aún no se haya demostrado en algún tipo de operación conforme a esta parte:
   * + 1. Deberá volar un mínimo de 100 horas, además de las pruebas para la certificación de aviones, incluido un número representativo de vuelos hacia aeródromos en ruta.
       2. La Autoridad puede reducir el requisito del mínimo de 100 horas de pruebas si determina que se demostró un nivel de competencia satisfactorio para justificar la reducción. Este requisito se aplica a aeronaves nuevas fabricadas en [ESTADO] o a aeronaves fabricadas en el extranjero que el titular de un certificado de [ESTADO] no haya operado anteriormente;
       3. Deberá volar 10 horas de noche y este requisito no se puede reducir.
4. Tipo de aeronave y tipo de operaciones:
   * + 1. Para cada tipo de aeronave, deberá volar un mínimo de 50 horas en vuelos de demostración aceptables para la Autoridad por cada tipo de operación que el titular del AOC prevea realizar, incluido un número representativo de vuelos hacia aeródromos en ruta.
5. Aeronave con alteraciones sustanciales:
   * + 1. Para cada tipo de aeronave cuyo diseño haya sufrido alteraciones sustanciales se deberá volar un mínimo de 50 horas en vuelos de demostración aceptables para la Autoridad por cada tipo de operación que el titular del AOC prevea efectuar con esa aeronave, incluido un número representativo de vuelos hacia aeródromos en ruta.
6. Nadie puede transportar pasajeros en una aeronave durante los vuelos de demostración, a excepción de las personas necesarias para efectuar el vuelo de demostración y las que designe la Autoridad.
7. Para los titulares de un AOC de aeronaves de menos de 5.700 kg, la Autoridad decidirá la necesidad y el alcance de la demostración.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.1.3

Documento 8335 de la OACI: 5.4

14 CFR 121.163

FAA Order 8900.1, Volume 3, Chapter 29, Section 3

#### NE 9.4.1.2(G) MANUAL DE OPERACIONES. GENERALIDADES

La parte o la sección de generalidades del OM contendrá, como mínimo:

|  |  |
| --- | --- |
| 1. **Manual de administración y control operacional** | |
| * 1. Introducción. | |
| * + 1. Una declaración de que el manual cumple con todas las normas y los reglamentos aplicables, y con las limitaciones especiales y aprobaciones específicas concretas de las especificaciones relativas a las operaciones del explotador de servicios aéreos correspondiente. | |
| * + 1. Una declaración de que el manual contiene las instrucciones operacionales que debe cumplir el personal pertinente en el desempeño de sus funciones. | |
| * + 1. Una lista y una descripción breve de las distintas partes del OM, su contenido, aplicación y uso. | |
| * + 1. Explicaciones y definiciones de los términos y las palabras que se utilizan en el manual. | |
| * 1. Sistema de enmiendas y modificaciones. | |
| * + 1. Una descripción del responsable de la publicación y la inserción de las enmiendas y modificaciones. | |
| * + 1. Un registro de las enmiendas y modificaciones con sus fechas de incorporación y entrada en vigor. | |
| * + 1. Una declaración de que no se permiten enmiendas ni modificaciones escritas a mano, excepto en las situaciones que requieran una enmienda o modificación inmediata por motivos de seguridad. | |
| * + 1. Una descripción del sistema de anotación de las páginas y sus fechas de entrada en vigor. | |
| * + 1. Una lista de las páginas efectivas y fechas de entrada en vigor. | |
| * + 1. Anotación de cambios (en las páginas de texto y, de ser posible, en gráficos y diagramas). | |
| * + 1. Un sistema de registro de las modificaciones temporales. | |
| * + 1. Una descripción del sistema de distribución de manuales, enmiendas y modificaciones. | |
| * + 1. Una declaración de quién es el responsable de notificar a la Autoridad los cambios propuestos y de trabajar con la Autoridad en los cambios que requieran la aprobación de la Autoridad. | |
| 1. **Organización y responsabilidades** | |
| * 1. Estructura orgánica. | |
| * + 1. Una descripción de la estructura orgánica, incluida la organización general de la compañía y la organización del departamento de Operaciones. | |
| * + 1. La relación entre el departamento de Operaciones y los demás departamentos de la organización. | |
| * + 1. En particular, las líneas de notificación y subordinación de todas las divisiones, departamentos etc., relacionados con la seguridad de las operaciones de vuelo. | |
| * + 1. Instrucciones que describan las responsabilidades del personal de operaciones en relación con el manejo de las operaciones de vuelo. | |
| * 1. Gerentes responsables. | |
| * + 1. El nombre de todo gerente que esté a cargo de las operaciones de vuelo, el sistema de mantenimiento, la instrucción de la tripulación y las operaciones en tierra. | |
| * + 1. Una descripción de las funciones y responsabilidades de cada gerente. | |
| * 1. Autoridad, funciones y responsabilidades del personal de gestión de las operaciones. | |
| Una descripción de la autoridad, las funciones y responsabilidades del personal de gestión de las operaciones en relación con la seguridad de las operaciones de vuelo y el cumplimiento del reglamento aplicable. | |
| * 1. Autoridad, funciones y responsabilidades del PIC. | |
| Una descripción de la autoridad, las funciones y responsabilidades del PIC. | |
| * 1. Autoridad, funciones y responsabilidades de los miembros de la tripulación que no sean el PIC. | |
| Una descripción de la autoridad, las funciones y responsabilidades de todos los miembros de la tripulación requeridos. | |
| 1. **Supervisión y control operacional** | |
| * 1. Supervisión de las operaciones por parte del titular del AOC. | |
| * + 1. Una descripción del sistema de supervisión de las operaciones que utiliza el titular del AOC. Esta descripción deberá indicar cómo se supervisa y se controla la seguridad de las operaciones de vuelo y las cualificaciones del personal que participa en todas esas operaciones. En particular, se describirán los procedimientos relacionados con: | |
| * + - 1. especificaciones para el plan operacional de vuelo; | |
| * + - 1. competencia del personal de operaciones; y | |
| * + - 1. control, análisis y almacenamiento de registros; documentos de vuelo; otra información y datos relativos a la seguridad. | |
| * 1. Sistema de divulgación de otras instrucciones e información sobre las operaciones. | |
| * + 1. Una descripción de cualquier sistema para divulgar información que pueda ser de índole operacional pero que complemente la información que figura en el OM, incluida la aplicación de dicha información y la responsabilidad de divulgarla. | |
| * 1. Sistema de gestión de la seguridad. | |
| * + 1. Una descripción de los aspectos principales del programa de SMS que se requiere en la sección 1.6 del presente reglamento, que incluya: | |
| * + - 1. política de seguridad: expectativas generales; | |
| * + - 1. gestión de los riesgos a la seguridad: expectativas generales; | |
| * + - 1. garantía de la seguridad operacional: expectativas generales; y | |
| * + - 1. promoción de la seguridad: expectativas generales. | |
| * 1. Control operacional. | |
| * + 1. Una descripción de los objetivos, procedimientos y responsabilidades necesarios para ejercer el control operacional en material de seguridad de vuelo. | |
| 1. **SISTEMA DE CALIDAD** | |
| * 1. Una descripción del sistema de calidad adoptado. | |
| 1. **Tripulación de vuelo** | |
| * 1. Composición de la tripulación. | |
| * + 1. Una explicación del método empleado para determinar la composición de la tripulación, teniendo en cuenta: | |
| * + - 1. experiencia (total y de tipo), actividad reciente y cualificación de los miembros de la tripulación; | |
| * + - 1. la designación del PIC y, si lo requiere la duración del vuelo, los procedimientos para el relevo del PIC u otros miembros de la tripulación de vuelo; y | |
| * + - 1. la tripulación de vuelo para cada tipo de operación, incluida la designación de la sucesión en el mando. | |
| * 1. Designación del PIC. | |
| * + 1. Reglas aplicables a la designación del PIC. | |
| * 1. Incapacitación de la tripulación. | |
| * + 1. Instrucciones sobre la sucesión en el mando en caso de incapacitación de la tripulación de vuelo. | |
| 1. **Cualificaciones de la tripulación de vuelo, la tripulación de cabina, el oficial de operaciones de vuelo o despachador de vuelo y demás personal de operaciones** | |
| * 1. Cualificaciones. | |
| * + 1. Descripción de la habilitación o las habilitaciones de licencia, la cualificación o competencia (por ejemplo, para rutas y aeródromos), experiencia, instrucción, verificación y actividad reciente necesarias para que el personal encargado de las operaciones desempeñe sus funciones. Se tendrá en cuenta el tipo de aeronave, el tipo de operación y la composición de la tripulación. | |
| * 1. Tripulación de vuelo. | |
| * + 1. Operación en más de un tipo o variante. | |
| * 1. Tripulación de cabina. | |
| * + 1. Operación en más de un tipo o variante. | |
| * 1. Oficial de operaciones de vuelo o despachador de vuelo. |
| * 1. Demás personal de operaciones. | |
| 1. **Gestión de la fatiga** | |
| * 1. Tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo, limitaciones del período de servicio y requisitos de descanso. | |
| * + 1. tripulación de vuelo; | |
| * + 1. tripulación de cabina; y | |
| * + 1. FOO o despachador de vuelo. | |
| * 1. FRMS (si la Autoridad lo autoriza). | |
| 1. **Salud de la tripulación** | |
| * 1. Precauciones de salud de la tripulación. | |
| * + 1. El reglamento y la orientación pertinentes para la salud de los miembros de la tripulación, que incluyan: | |
| * + - 1. alcohol y otros licores embriagantes; | |
| * + - 1. narcóticos; | |
| * + - 1. drogas; | |
| * + - 1. somníferos; | |
| * + - 1. preparaciones farmacéuticas; | |
| * + - 1. vacunas; | |
| * + - 1. buceo; | |
| * + - 1. donación de sangre; | |
| * + - 1. precauciones alimentarias antes y durante el vuelo; | |
| * + - 1. sueño y descanso; e | |
| * + - 1. intervenciones quirúrgicas. | |
| 1. Procedimientos operacionales | |
| * 1. Instrucciones para la preparación del vuelo. | |
| * + 1. Según se apliquen a la operación: | |
| * + - 1. Criterios para determinar la capacidad de uso de los aeródromos. | |
| * + - 1. El método para determinar las altitudes mínimas de vuelo. | |
| * + - 1. El método para determinar los mínimos de utilización de aeródromos. | |
| * + - 1. Mínimos de utilización en ruta para vuelos VFR. | |
| * + - * 1. Una descripción de los mínimos de utilización en ruta para vuelos VFR o tramos de vuelo con VFR y, cuando se utilice una aeronave monomotor, las instrucciones para la selección de rutas con respecto a la disponibilidad de superficies que permitan realizar un aterrizaje forzoso seguro. | |
| * + - 1. Presentación y aplicación de los mínimos de utilización de aeródromo y los mínimos de utilización en ruta. | |
| * + - 1. Interpretación de la información meteorológica. | |
| * + - * 1. Material explicativo de la descodificación de los pronósticos e informes meteorológicos pertinentes al área de operaciones, incluida la interpretación de las expresiones condicionales. | |
| * + 1. Determinación de las cantidades de combustible, aceite y agua metanol transportadas. | |
| * + - 1. Esta sección contendrá las instrucciones y los métodos específicos por medio de los cuales se calculan y supervisan en vuelo las cantidades de combustible, aceite y agua metanol que se deban transportar. También contendrá instrucciones para medir y distribuir los líquidos a bordo. Estas instrucciones tendrán en cuenta todas las circunstancias probables que se encuentren en el vuelo, incluida la posibilidad de nueva planificación en vuelo, la falla de uno o más de los grupos propulsores de la aeronave y una posible pérdida de presurización. También se deberá describir el sistema para llevar los registros de combustible y aceite. | |
| * + - 1. Los principios generales de masa y centro de gravedad, que incluyan: | |
| * + - * 1. la política para el uso de masas estándar o reales; | |
| * + - * 1. el método para determinar la masa aplicable de pasajeros, equipaje y carga; | |
| * + - * 1. las masas aplicables de pasajeros y equipaje para los distintos tipos de operaciones y aeronaves; | |
| * + - * 1. instrucción e información general necesarias para verificar los diversos tipos de documentación de masa y centrado que se utilizan; | |
| * + - * 1. cambios de último minuto a los procedimientos; | |
| * + - * 1. políticas y procedimientos para la asignación de asientos; y | |
| * + - * 1. una lista de documentos, formularios y demás información que se debe transportar durante un vuelo. | |
| * 1. Disposiciones y procedimientos para los servicios de escala en tierra. | |
| * + 1. Procedimientos para el abastecimiento de combustible. | |
| * + - 1. Una descripción de los procedimientos para el abastecimiento de combustible, que incluya: | |
| * + - * 1. precauciones de seguridad durante el reabastecimiento y la descarga de combustible, como cuando esté funcionado una unidad de potencia auxiliar o cuando un motor de turbina esté en marcha y, si corresponde, cuando se accionen los frenos de las hélices; | |
| * + - * 1. reabastecimiento y descarga de combustible cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando; | |
| * + - * 1. precauciones que se deben tomar para evitar la mezcla de combustibles; y | |
| * + - * 1. un método para asegurar que se cargue la cantidad de combustible requerida. | |
| * + 1. Procedimientos de seguridad para los servicios de escala de aeronaves, pasajeros y carga. | |
| * + - 1. Una descripción de los procedimientos de los servicios de escala que se deban usar al asignar asientos, embarcar, desembarcar a los pasajeros, y al cargar y descargar la aeronave. También se deberán describir otros procedimientos para lograr la seguridad mientras la aeronave esté en la rampa. Los procedimientos para los servicios de escala deberán incluir: | |
| * + - * 1. pasajeros enfermos y personas con movilidad reducida; | |
| * + - * 1. el tamaño y el peso permisibles del equipaje de mano; | |
| * + - * 1. la carga y la sujeción de artículos en la aeronave; | |
| * + - * 1. cargas especiales y clasificación de los compartimientos de carga (por ejemplo, mercancías peligrosas, animales vivos, etc.); | |
| * + - * 1. el posicionamiento del equipo de tierra; | |
| * + - * 1. el funcionamiento de las puertas de la aeronave; | |
| * + - * 1. seguridad en la rampa, incluida la prevención de incendios y zonas de chorro y succión; | |
| * + - * 1. procedimientos para la puesta en marcha, salida de la rampa y llegada; | |
| * + - * 1. servicio de la aeronave; | |
| * + - * 1. documentos y formularios; y | |
| * + - * 1. ocupación múltiple de los asientos de la aeronave. | |
| * 1. Procedimientos para la denegación de embarque. | |
| * + 1. Procedimientos para asegurar que se deniegue el embarque a las personas que parezcan estar ebrias o que, por indicaciones físicas o conductuales, demuestren estar bajo los efectos del alcohol o de fármacos, excepto los pacientes que estén recibiendo la debida atención médica. | |
| * 1. Deshielo y antihielo en tierra. | |
| * + 1. Instrucciones para llevar a cabo y controlar las operaciones de deshielo y antihielo en tierra. Una descripción de las políticas y los procedimientos para el deshielo y antihielo de aeronaves en tierra. Se deberán incluir descripciones de los tipos y los efectos del hielo y otros contaminantes en las aeronaves que están estacionadas, durante los movimientos en tierra y durante el despegue. Además, se deberá dar una descripción de los tipos de líquidos utilizados, que incluya: | |
| * + - 1. nombres comerciales o marca registrada; | |
| * + - 1. características; | |
| * + - 1. efectos en la performance de la aeronave; y | |
| * + - 1. precauciones durante su uso. | |
| * 1. Procedimientos para el reabastecimiento de combustible en helicópteros. | |
| * + 1. Una descripción de los procedimientos para el reabastecimiento de combustible en helicópteros, por ejemplo: | |
| * + - 1. las puertas del lado donde se haga el reabastecimiento de combustible permanecerán cerradas; | |
| * + - 1. la puerta del lado donde no se haga el reabastecimiento de combustible permanecerá abierta; | |
| * + - 1. las instalaciones contra incendio a escala apropiada estarán disponibles de inmediato en caso de incendio. | |
| * + - 1. si se detecta la presencia de vapores de combustible, cesará el proceso de reabastecimiento; | |
| * + - 1. el área en tierra o en la plataforma debajo de las salidas previstas para una evacuación de emergencia estará siempre despejada; | |
| * + - 1. los cinturones de seguridad estarán desabrochados para facilitar la salida rápida; y | |
| * + - 1. cuando los rotores estén girando, solo permanecerán a bordo los pasajeros que continúan el vuelo. | |
| * 1. Procedimientos de vuelo y equipo de navegación de vuelo. | |
| * + 1. Una descripción de los procedimientos de vuelo, que incluya: | |
| * + - 1. los SOP para cada fase de vuelo; | |
| * + - 1. instrucciones sobre cómo y cuándo usar las listas normales de verificación; | |
| * + - 1. procedimientos de contingencia durante la salida; | |
| * + - 1. instrucciones sobre el conocimiento constante de la altitud y el uso de avisos de altitud automáticos o hechos por la tripulación; | |
| * + - 1. instrucciones sobre el uso de piloto automático y de mando automático de gases en IMC; | |
| * + - 1. instrucciones sobre la aclaración y aceptación de las autorizaciones de ATC, particularmente cuando implican franqueamiento del terreno; | |
| * + - 1. sesiones informativas de salida y de aproximación; | |
| * + - 1. procedimientos para familiarización con zonas, rutas y aeródromos; | |
| * + - 1. procedimiento de aproximación estabilizada; | |
| * + - 1. limitación de la alta velocidad de descenso al aproximarse al suelo; | |
| * + - 1. las condiciones requeridas para iniciar o continuar una aproximación por instrumentos; | |
| * + - 1. instrucciones para efectuar procedimientos de aproximación de precisión y no de precisión por instrumentos; | |
| * + - 1. asignación de las responsabilidades de la tripulación de vuelo y los procedimientos para manejar la carga de trabajo de la tripulación durante operaciones nocturnas e IMC de aproximación y aterrizaje por instrumentos; | |
| * + - 1. las circunstancias en que ha de mantenerse la escucha por radio; e | |
| * + - 1. instrucciones y requisitos de instrucción para el uso de equipo de HUD y EVS, según corresponda. | |
| * + 1. Equipo de navegación. | |
| * + - 1. Una lista del equipo de navegación que debe llevarse, comprendido cualquier requisito relativo a las operaciones para las que se prescribe la PBN. | |
| * + 1. Procedimientos de navegación. | |
| * + - 1. Una descripción de todos los procedimientos de navegación pertinentes a los tipos y las zonas de operación. Se tendrán en cuenta: | |
| * + - * 1. los procedimientos de navegación normalizados, incluidas las políticas para efectuar verificaciones cruzadas independientes de las entradas de teclado, cuando estas afecten la trayectoria de vuelo que deba seguir la aeronave; | |
| * + - * 1. nueva planificación en vuelo; | |
| * + - * 1. procedimientos en caso de degradación del sistema; | |
| * + - * 1. cuando sean pertinentes a las operaciones, los procedimientos de navegación a larga distancia, el procedimiento en caso de falla de motor para EDTO y la designación y utilización de aeródromos en caso de desviación; | |
| * + - * 1. instrucciones y requisitos de instrucción para evitar el impacto contra el suelo sin pérdida de control y la política para el uso del sistema de advertencia de la proximidad del terreno; | |
| * + - * 1. política, instrucciones, procedimientos y requisitos de instrucción para evitar colisiones y la utilización del ACAS; | |
| * + - * 1. información e instrucciones sobre la interceptación de aeronaves civiles, que incluyan: | |
| procedimientos, según se prescribe en la NE 8.8.1.28 del presente reglamento, para los PIC de aeronaves interceptadas; y | |
| señales visuales para ser utilizadas por aeronaves interceptoras e interceptadas, tal como aparecen en la NE 8.8.1.28 del presente reglamento; y | |
| * + - 1. para los aviones que han de volar por encima de los 15.000 m (49.000 pies): | |
| * + - * 1. información que permita al piloto determinar la mejor solución, en el caso de verse expuesto a radiación cósmica solar; y | |
| * + - * 1. los procedimientos aplicables para el caso de que el piloto decidiera descender, que comprendan: | |
| la necesidad de dar aviso previo a la dependencia de ATS apropiada y de obtener una autorización provisional para descender; y | |
| las medidas que se han de tomar en el caso de que la comunicación con la dependencia de ATS no pueda establecerse o se interrumpa. | |
| * + 1. Política y procedimientos para la gestión del combustible en vuelo. | |
| * + 1. Condiciones atmosféricas adversas y potencialmente peligrosas. | |
| * + 1. Procedimientos para operar en condiciones atmosféricas potencialmente peligrosas o para evitarlas, entre otras: | |
| * + - 1. tormentas; | |
| * + - 1. condiciones de formación de hielo; | |
| * + - 1. turbulencia; | |
| * + - 1. cizalladura del viento; | |
| * + - 1. corriente de chorro; | |
| * + - 1. nubes de ceniza volcánica; | |
| * + - 1. fuertes precipitaciones; | |
| * + - 1. tormentas de arena; | |
| * + - 1. ondas orográficas; e | |
| * + - 1. inversiones de temperatura considerables. | |
| * + 1. Restricciones de operación. | |
| * + - 1. operaciones a bajas temperaturas; | |
| * + - 1. despegue y aterrizaje en condiciones de turbulencia; | |
| * + - 1. operaciones con cizalladura del viento a nivel bajo; | |
| * + - 1. operaciones con viento de costado (incluidos componentes de viento de cola); | |
| * + - 1. operaciones a altas temperaturas; y | |
| * + - 1. operaciones a grandes altitudes. | |
| * + 1. Incapacitación de los miembros de la tripulación. | |
| * + - 1. Procedimientos que han de seguirse en caso de incapacitación de los miembros de la tripulación en vuelo. Se incluirán ejemplos de los tipos de incapacitación y los medios para reconocerlos. | |
| * + 1. Requisitos de seguridad en la cabina. | |
| * + - 1. Procedimientos relativos a: | |
| * + - * 1. preparación de la cabina para el vuelo; requisitos en vuelo y preparación para el aterrizaje, incluidos los procedimientos para la protección de la cabina y las cocinas; | |
| * + - * 1. procedimientos para asegurarse de que los pasajeros permanezcan sentados de manera que, en caso de que sea necesaria una evacuación de emergencia de la aeronave, puedan asistir mejor en vez de obstaculizarla; | |
| * + - * 1. procedimientos que han de seguirse durante el embarque y desembarque de pasajeros; | |
| * + - * 1. procedimientos para el reabastecimiento de combustible cuando los pasajeros estén a bordo, embarcando o desembarcando; | |
| * + - * 1. disposiciones acerca de fumar a bordo; y | |
| * + - * 1. utilización de equipo electrónico portátil y teléfonos celulares. | |
| * + 1. Procedimientos para dar instrucciones a los pasajeros. | |
| * + - 1. El contenido, los medios y el momento de dar instrucciones a los pasajeros. | |
| * + 1. Procedimientos para el uso del equipo de detección de radiación cósmica o solar: aviones. | |
| * + - 1. Procedimientos para el uso del equipo de detección de radiación cósmica o solar y para registrar sus lecturas, incluidas las medidas que se deben adoptar en caso de que se excedan los valores límite especificados en el OM. Además, los procedimientos, incluidos los procedimientos de ATC, que han de seguirse en caso de que se tome la decisión de descender o cambiar de ruta. | |
| * 1. Operaciones todo tiempo. | |
| * 1. Uso de la lista de equipo mínimo y la lista de desviaciones respecto a la configuración. | |
| * 1. Vuelos no comerciales. | |
| * + 1. Procedimientos y limitaciones para: | |
| * + - 1. vuelos de instrucción; | |
| * + - 1. vuelos de prueba; | |
| * + - 1. vuelos de reparto; | |
| * + - 1. vuelos de traslado sin pasajeros; | |
| * + - 1. vuelos de demostración; y | |
| * + - 1. vuelos de posicionamiento, incluido el tipo de personas que se puede transportar en estos vuelos. | |
| * 1. Requisitos de oxígeno. | |
| * + 1. Una explicación de las condiciones en las que se suministrará y utilizará el oxígeno. | |
| 1. Armas y mercancías peligrosas. | |
| * 1. Transporte de mercancías peligrosas. | |
| * + 1. Información, instrucciones y orientación general sobre el transporte de mercancías peligrosas, que incluya: | |
| * + - 1. la política del titular del AOC sobre el transporte de mercancías peligrosas; | |
| * + - 1. orientación sobre los requisitos de aceptación, etiquetado, manejo, estiba y segregación de mercancías peligrosas; | |
| * + - 1. procedimientos y medidas que se deben adoptar para responder a situaciones de emergencia relacionadas con mercancías peligrosas; | |
| * + - 1. funciones de todo el personal participante; e | |
| * + - 1. instrucciones para los empleados del titular del AOC que las transportan. | |
| * 1. Transporte de armas. | |
| * + 1. Las condiciones en las que se puede transportar armas, municiones de guerra y armas deportivas. | |
| 1. Seguridad | |
| * 1. Políticas y procedimientos de seguridad. | |
| * + 1. Una descripción de las políticas y los procedimientos de seguridad para el manejo y la notificación de delitos ocurridos a bordo (por ejemplo, interferencia ilícita, sabotaje, amenazas de bomba y apoderamiento ilícito). | |
| * 1. Instrucciones y orientación de seguridad. | |
| * + 1. Instrucciones y orientación de seguridad de tipo no confidencial que comprendan la autoridad y las responsabilidades del personal encargado de las operaciones. | |
| * 1. Instrucción y medidas preventivas de seguridad. | |
| * + 1. Una descripción de la instrucción y las medidas preventivas de seguridad. | |
| *Nota: Se pueden mantener confidenciales partes de las instrucciones y la orientación de seguridad.* | |
| 1. Manejo de accidentes e incidentes | |
| * 1. Procedimientos para manejar, comunicar y notificar accidentes e incidentes. | |
| * + 1. Esta sección incluirá: | |
| * + - 1. definiciones de accidentes e incidentes y las responsabilidades pertinentes a todas las personas involucradas; | |
| * + - 1. descripciones de los departamentos de la compañía, las autoridades u otras instituciones que deberán ser notificadas en caso de accidente o incidente, los medios y la secuencia para hacerlo; | |
| * + - 1. requisitos especiales de notificación en caso de accidente o incidente cuando se transportan mercancías peligrosas; | |
| * + - 1. una descripción de los requisitos para notificar accidentes e incidentes; | |
| * + - 1. los formularios que se utilizan para notificar accidentes e incidentes y el procedimiento para presentar dichos formularios a la Autoridad; | |
| * + - 1. si el titular del AOC estipula otros procedimientos de notificación relativos a la seguridad para uso interno, una descripción de cómo se aplican y los formularios conexos que se deban usar; y | |
| * + - 1. procedimientos para los PIC que observen un accidente o incidente. | |
| 1. Reglamento del aire | |
| * 1. Reglamento del aire, que incluya: | |
| * + 1. aplicación territorial del reglamento del aire; | |
| * + 1. las circunstancias en las que se debe mantener la escucha de radio; | |
| * + 1. autorizaciones del ATC, seguimiento del plan de vuelo e informes de posición; | |
| * + 1. el código de señales visuales de tierra a aire para uso de los supervivientes, descripción y uso de las ayudas de señales; y | |
| * + 1. señales de socorro y urgencia. | |

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.3.2; 4.2.4.2; 4.3.4.3; 4.2.6; 4.2.7.1; 4.2.7.2; 4.2.8.1; 4.3.3.2; Apéndice 2: 2.1.1-2.1.39

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.3; 2.2.3.1; 2.2.3.2; 2.2.6; 2.2.7.2; 2.2.8.1; 2.3.3.2; Apéndice 7: 1.1; 2.1–2.4

Anexo 19 de la OACI: 4.1.1; 4.1.3

14 CFR 121.131; 121.133; 121.135; 121.137; 121.141

JAR-OPS 1: 1.1040; 1.1045 y Apéndice 1 a 1.1045 y ACM e IEM a 1.1045

JAR-OPS 3: 3.1040; 3.1045 y Apéndice 1 a 3.1045 y ACM e IEM a 3.1045

#### NE 9.4.1.3 MANUAL DE INSTRUCCIÓN

(a) Todo solicitante de un AOC y todo titular de un AOC, como parte de su OM, presentarán programas de instrucción basados en el cuadro siguiente y los mantendrán actualizados:

|  |
| --- |
| 1. **Planes de estudios y programas de verificación** |
| * 1. Requisitos generales. |
| * + 1. Para cumplir los requisitos respectivos de la Autoridad, se elaborarán planes de estudios y programas de verificación para todo el personal encargado de las operaciones al que se hayan asignado funciones relacionadas con la preparación o la ejecución de un vuelo. El titular de un AOC no puede emplear a nadie, ni nadie puede prestar servicios como miembro requerido de la tripulación o personal de operaciones, a menos que la persona cumpla los requisitos de instrucción y actividad reciente que haya fijado la Autoridad para ese puesto. |
| * 1. Tripulación de vuelo. |
| * + 1. Los planes de estudios y los programas de verificación para miembros de la tripulación de vuelo comprenderán: |
| * + - 1. un programa de instrucción por escrito aceptable para la Autoridad que proporcione instrucción básica, inicial, periódica, de transición y sobre diferencias, según corresponda, para los miembros de la tripulación de vuelo y para cada tipo de aeronave en que esa tripulación vaya a volar. Este programa de instrucción por escrito abarcará instrucción en los procedimientos normales y de emergencia para cada tipo de aeronave en que el miembro de la tripulación vaya a volar; |
| * + - 1. instalaciones adecuadas para la instrucción en tierra y en vuelo e instructores debidamente cualificados requeridos para lograr los objetivos y satisfacer las necesidades de instrucción; |
| * + - 1. una lista actualizada de materiales de instrucción, equipo, dispositivos de instrucción, simuladores y demás artículos de instrucción reconocida obligatorios e indispensables para satisfacer las necesidades de instrucción para cada tipo y variante de aeronave en que vuele el titular del AOC; |
| * + - 1. un número suficiente de verificadores en tierra y en vuelo para asegurar la instrucción y verificación adecuadas de los miembros de la tripulación de vuelo; y |
| * + - 1. un sistema de registro aceptable para la Autoridad, para demostrar el cumplimiento de los requisitos correspondientes de instrucción y actividad reciente. |
| * 1. Tripulación de cabina. |
| * + 1. Los planes de estudios y los programas de verificación para los miembros de la tripulación de cabina comprenderán: |
| * + - 1. instrucción básica inicial en tierra que incluya las funciones y responsabilidades; |
| * + - 1. normas y reglamentos de la Autoridad competente; |
| * + - 1. secciones correspondientes del OM del titular del AOC; |
| * + - 1. instrucción de emergencia apropiada, según lo requieran la Autoridad y el OM del titular del AOC; |
| * + - 1. instrucción de vuelo apropiada; |
| * + - 1. instrucción periódica, de transición o sobre diferencias apropiada, según se requiera para mantener la actividad reciente en todo tipo y variante de aeronave en la que el miembro de la tripulación deba trabajar; |
| * + - 1. una lista actualizada de materiales de instrucción, equipo, dispositivos de instrucción, simuladores y demás artículos de instrucción reconocida obligatorios e indispensables para satisfacer las necesidades de instrucción para cada tipo y variante de aeronave que vuele el titular del AOC; |
| * + - 1. un número suficiente de verificadores en tierra y en vuelo para asegurar la instrucción y verificación adecuadas de los miembros de la tripulación; y |
| * + - 1. un sistema de registro aceptable para la Autoridad, para demostrar el cumplimiento de todos los requisitos correspondientes de instrucción y actividad reciente. |
| * 1. Todos los miembros de la tripulación. |
| * + 1. Se elaborará un programa de instrucción por escrito para todos los miembros de la tripulación sobre los procedimientos de emergencia apropiados para cada marca y modelo de aeronave en la que vuelen los miembros de la tripulación. Los temas serán, entre otros: |
| * + - 1. instrucción individual en el uso del equipo de emergencia de a bordo, como extintores de incendios, equipo respiratorio de emergencia, equipo de primeros auxilios, salidas de emergencia y rampas de evacuación y el sistema de oxígeno de la aeronave, incluido el uso de tubos portátiles de oxígeno de emergencia. Los miembros de la tripulación también practicarán cómo se utiliza el equipo de emergencia diseñado para protegerlos en caso de incendio o humo en el puesto de pilotaje; |
| * + - 1. instrucción en posibles emergencias, como descompresión rápida, amaraje forzoso, extinción de incendios, evacuación de la aeronave, emergencias médicas, apoderamiento ilícito y pasajeros perturbadores; e |
| * + - 1. instrucción periódica programada para cumplir los requisitos de la Autoridad. |
| * 1. Todo el personal encargado de las operaciones. |
| * + 1. Los planes de estudios y los programas de verificación para todo el personal encargado de las operaciones comprenderán: |
| * + - 1. instrucción en el transporte seguro y el reconocimiento de todas las mercancías peligrosas cuyo transporte por vía aérea esté permitido por la Autoridad. La instrucción se centrará, entre otros temas, en la manera de embalar, marcar, etiquetar y documentar correctamente los artículos peligrosos y materiales magnetizados; |
| * + - 1. toda la instrucción de seguridad apropiada que requiera la Autoridad; y |
| * + - 1. un método para presentar las notificaciones obligatorias de un accidente o incidente en los que intervengan mercancías peligrosas. |
| * 1. Personal encargado de las operaciones que no sean miembros de la tripulación. |
| * + 1. Para el personal encargado de las operaciones que no sean miembros de la tripulación (por ejemplo, FOO, personal de servicios de escala, etc.), se deberá establecer un programa de instrucción por escrito que sea pertinente a las funciones que desempeñe. En el programa de instrucción se impartirá instrucción inicial, periódica, especializada, sobre diferencias y de cualquier otra índole que requiera la Autoridad. |
| 1. **Procedimientos de instrucción y verificación** |
| * 1. Procedimientos de verificación de competencia. |
| * + 1. Procedimientos que se deben aplicar en caso de que el personal no alcance o no mantenga los estándares requeridos. |
| * 1. Procedimientos para la simulación de situaciones anormales o de emergencia. |
| * + 1. Procedimientos para asegurar que en los vuelos comerciales de transporte aéreo no se hagan simulaciones de situaciones anormales o de emergencia que requieran ejecutar total o parcialmente los procedimientos para situaciones anormales o de emergencia, ni se simulen condiciones IMC por medios artificiales. |
| 1. **Conservación de documentos** |
| * 1. Documentación que se debe almacenar y períodos de almacenamiento. |
| * + 1. El titular de un AOC conservará toda la documentación que exija la Autoridad, o la Autoridad de otro Estado en el que opere el titular del AOC, por el tiempo que especifique la Autoridad respectiva o por el tiempo necesario para demostrar que cumple con lo dispuesto en el reglamento o el OM correspondiente, el que sea más largo. |

*Anexo 6 de la OACI, Parte I; Apéndice 2: 2.4.1; 2.4.2; 2.4.3*

*Anexo 6 de la OACI, Parte II: 3.9.3*

#### NE 9.4.1.4 MANUAL DE OPERACIÓN DE LA AERONAVE

Todo solicitante de un AOC y todo titular de un AOC presentará un AOM, y lo mantendrá actualizado, como parte de su OM y que contenga por lo menos:

|  |
| --- |
| 1. **Información general y unidades de medida** |
| * 1. Información general (por ejemplo, dimensiones de la aeronave), con una descripción de las unidades de medida utilizadas para la operación del tipo de aeronave en cuestión y tablas de conversión. |
| 1. **Limitaciones** |
| * 1. Certificación y limitaciones de utilización. |
| * + 1. Una descripción de las limitaciones de utilización aplicables, que incluya: |
| * + - 1. estado de la certificación; |
| * + - 1. configuración de asientos de pasajeros para cada tipo de aeronave, con una presentación gráfica; |
| * + - 1. tipos de operaciones aprobadas (por ejemplo, AMO/IMC/VFR, categoría II y III, vuelos en condiciones conocidas de formación de hielo, etc.); |
| * + - 1. composición de la tripulación; |
| * + - 1. operaciones con limitaciones de masa y centro de gravedad; |
| * + - 1. limitaciones de velocidad; |
| * + - 1. envolventes de vuelo; |
| * + - 1. límites de viento, incluidas las operaciones en pistas contaminadas; |
| * + - 1. limitaciones de performance para las configuraciones aplicables; |
| * + - 1. pendiente de la pista; |
| * + - 1. limitaciones sobre pistas mojadas o contaminadas; |
| * + - 1. contaminación de la célula; y |
| * + - 1. limitaciones posteriores al aterrizaje. |
| 1. **Procedimientos** |
| * 1. Procedimientos normales. |
| * + 1. Las funciones y los procedimientos normales asignados a la tripulación, las listas de verificación apropiadas, el sistema para el uso de las listas de verificación y una declaración de los procedimientos de coordinación necesarios entre las tripulaciones de vuelo y de cabina. Se deberán incluir las funciones y los procedimientos normales siguientes: |
| * + - 1. previos al vuelo; |
| * + - 1. previos a la salida y la carga; |
| * + - 1. configuración y verificación del altímetro; |
| * + - 1. rodaje, despegue y ascenso; |
| * + - 1. atenuación de ruido; |
| * + - 1. crucero y descenso; |
| * + - 1. aproximación, preparación para el aterrizaje e instrucciones; |
| * + - 1. aproximación VFR; |
| * + - 1. aproximación por instrumentos; |
| * + - 1. aproximación visual y en circuito; |
| * + - 1. aproximación frustrada; |
| * + - 1. aterrizaje normal; |
| * + - 1. posteriores al aterrizaje; y |
| * + - 1. operación sobre pistas mojadas y contaminadas. |
| * 1. Procedimientos del puesto de pilotaje. |
| * + - 1. procedimientos específicos del puesto de pilotaje para obtener una autorización de vuelo; |
| * + - 1. preparación inicial del puesto de pilotaje; |
| * + - 1. SOP; |
| * + - 1. disciplina del puesto de pilotaje; |
| * + - 1. avisos estándar; |
| * + - 1. comunicaciones; |
| * + - 1. seguridad del vuelo; |
| * + - 1. procedimientos para retroceso remolcado y remolque; |
| * + - 1. orientación sobre rodaje y señales de la rampa; |
| * + - 1. procedimientos para despegue y ascenso; |
| * + - 1. selección de pista; |
| * + - 1. despegue con visibilidad limitada; |
| * + - 1. despegue en condiciones meteorológicas adversas; |
| * + - 1. uso y limitaciones del radar meteorológico; |
| * + - 1. uso de las luces de aterrizaje; |
| * + - 1. supervisión de los instrumentos de vuelo; |
| * + - 1. ajustes de potencia para el despegue; |
| * + - 1. mal funcionamiento durante el despegue; |
| * + - 1. decisión de despegue interrumpido; |
| * + - 1. ascenso, mejor ángulo, mejor velocidad; |
| * + - 1. procedimientos para un puesto de pilotaje estéril; |
| * + - 1. procedimientos en ruta y en espera; |
| * + - 1. control de crucero; |
| * + - 1. libro de a bordo de navegación; |
| * + - 1. procedimientos para descenso, aproximación y aterrizaje; |
| * + - 1. notificación de problemas de mantenimiento; y |
| * + - 1. obtención de mantenimiento y servicio en ruta. |
| * 1. Procedimientos anormales y de emergencia. |
| * + 1. Una lista de procedimientos para situaciones anormales y de emergencia asignados a los miembros de la tripulación con las listas de verificación apropiadas, que incluyan el sistema para el uso de las listas de verificación y una declaración de los procedimientos de coordinación necesarios entre las tripulaciones de vuelo y de cabina. Se incluirán los procedimientos y las funciones para situaciones anormales y de emergencia siguientes: |
| * + - 1. incapacitación de la tripulación; |
| * + - 1. simulacros de incendio y humo; |
| * + - 1. vuelo no presurizado y parcialmente presurizado, según corresponda; |
| * + - 1. superación de los límites estructurales, como el aterrizaje con sobrepeso; |
| * + - 1. superación de los límites de radiación cósmica, según corresponda; |
| * + - 1. impacto de rayos; |
| * + - 1. comunicaciones de socorro y alerta al ATC para emergencias; |
| * + - 1. falla del motor; |
| * + - 1. fallas del sistema; |
| * + - 1. orientación sobre el desvío en caso de fallas técnicas graves; |
| * + - 1. advertencia de proximidad del suelo; |
| * + - 1. ACAS, |
| * + - 1. cizalladura del viento; |
| * + - 1. aterrizaje de emergencia o amaraje forzoso; |
| * + - 1. evacuación de la aeronave; |
| * + - 1. precauciones de vaciado rápido de combustible en vuelo (según corresponda) y aterrizaje con sobrepeso; |
| * + - 1. política y consideraciones generales; |
| * + - 1. procedimientos de emergencia; |
| * + - 1. descenso de emergencia; |
| * + - 1. nivel bajo de combustible; |
| * + - 1. accidente o incidente de mercancías peligrosas; |
| * + - 1. procedimientos de interceptación; |
| * + - 1. señal de emergencia para los miembros de la tripulación de cabina; |
| * + - 1. procedimientos de comunicación; y |
| * + - 1. mantenimiento de la escucha de radio. |
| 1. **Datos de performance, datos de performance suplementarios y otros datos de performance aceptables** |
| * 1. Generalidades. |
| * + 1. Los datos de performance se facilitarán en un formato que facilite su uso. |
| * 1. Datos de performance. |
| * + 1. Se adjuntará material sobre la performance que proporcione los datos necesarios para permitir a la tripulación de vuelo cumplir los requisitos de performance del AFM aprobado para determinar: |
| * + - 1. límites de ascenso en el despegue (masa, altitud, temperatura); |
| * + - 1. límites de longitud de la pista de despegue (seca, mojada, contaminada); |
| * + - 1. datos netos de la trayectoria de vuelo para el cálculo del franqueamiento de obstáculos o, cuando corresponda, la trayectoria de vuelo de despegue: |
| * + - 1. pérdidas de pendiente para ascensos alabeados; |
| * + - 1. límites de ascenso en ruta; |
| * + - 1. límites de ascenso en aproximación; |
| * + - 1. límites de ascenso en aterrizaje; |
| * + - 1. límites de longitud de la pista de aterrizaje (seca, mojada, contaminada), incluidos los efectos de una falla en vuelo de un sistema o dispositivo, si esto afecta la distancia de aterrizaje; |
| * + - 1. límites de energía del frenado; y |
| * + - 1. velocidades aplicables a las distintas fases del vuelo (considerando también las pistas mojadas o contaminadas). |
| * 1. Datos de performance **suplementarios.** |
| * + 1. Datos suplementarios que incluyan: |
| * + 1. vuelos en condiciones de formación de hielo; |
| * + 1. los componentes máximos de viento de costado y de cola para cada tipo de aeronave que se opere y las reducciones que se deben aplicar a dichos valores teniendo en cuenta ráfagas, baja visibilidad, estado de la superficie de la pista, experiencia de la tripulación, uso de piloto automático, circunstancias anormales o de emergencia u otros factores operacionales pertinentes; y |
| * + 1. mencionar la performance certificada relacionada con una configuración permisible, o desviación de la configuración, como un sistema antideslizante inactivo. |
| * 1. Otros datos de performance aceptables. |
| * + 1. Si el AFM aprobado no contiene los datos de performance requeridos para la clase apropiada de performance, se deberán incluir otros datos aceptables para la Autoridad. Otra posibilidad es que el OM contenga referencias cruzadas a los datos aprobados que figuran en el AFM cuando no sea probable que esos datos se usen con frecuencia o en una emergencia. |
| * 1. Datos de performance adicionales. |
| * + 1. Datos de performance adicionales aplicables, que incluyan: |
| * + - 1. pendientes de ascenso con todos los motores; |
| * + - 1. datos de descenso progresivo; |
| * + - 1. efectos de los líquidos descongelantes y anticongelantes; |
| * + - 1. vuelo con el tren de aterrizaje extendido; |
| * + - 1. para aeronaves con tres motores o más, vuelos de traslado sin pasajeros con un motor inactivo; y |
| * + - 1. vuelos efectuados según las disposiciones de una CDL. |
| 1. **Planificación de vuelo** |
| * 1. Datos de planificación de vuelo. |
| * + 1. Datos e instrucciones específicos necesarios para la planificación previa al vuelo y en vuelo, que incluyan factores como programas de velocidad y ajustes de potencia. Cuando corresponda, incluir para el plan de vuelo y el plan operacional de vuelo los procedimientos para operaciones con uno o varios motores inactivos, EDTO y vuelos a aeródromos aislados. |
| * 1. Cálculos de combustible y aceite. |
| * + 1. El método para calcular el combustible necesario para las distintas fases de vuelo. |
| 1. **Masa y centrado** |
| * 1. Cálculo de la masa y el centrado. |
| * + 1. Instrucciones y datos para calcular la masa y el centrado, que incluyan: |
| * + - 1. el sistema de cálculo (por ejemplo, sistema de índices); |
| * + - 1. información e instrucciones para completar la documentación de masa y centrado, incluidos los tipos de documentación manual y generada por computadora; |
| * + - 1. límites de masa y centro de gravedad de las distintas versiones; y |
| * + - 1. masa de operación en vacío y su centro de gravedad o índice correspondiente. |
| 1. **Carga** |
| * 1. Procedimientos de carga. |
| * + 1. Instrucciones para la carga y sujeción de la carga en la aeronave, que incluyan: |
| * + - 1. Uso de los sistemas y los controles conexos de las aeronaves. |
| * 1. Carga de mercancías peligrosas. |
| * + 1. Un método para notificar al PIC cuando se carguen mercancías peligrosas en la aeronave. |
| 1. **Equipo de supervivencia y emergencia, incluido el oxígeno** |
| * 1. Lista del equipo de supervivencia que se ha de transportar. |
| * + 1. Una lista del equipo de supervivencia que se ha de transportar en las rutas que vayan a volar y los procedimientos para verificar la utilidad de dicho equipo antes del despegue. |
| * + 1. Instrucciones sobre la ubicación, accesibilidad y utilización del equipo de supervivencia y de emergencia y sus listas de verificación conexas. |
| * 1. Señales visuales de tierra a aire. |
| * + 1. Instrucciones que muestren el código de señales visuales de tierra a aire para uso de los sobrevivientes. |
| * 1. Uso de oxígeno. |
| * + 1. El procedimiento para determinar la cantidad de oxígeno requerido y la cantidad disponible, teniendo en cuenta el perfil del vuelo, el número de ocupantes y una posible descompresión de la cabina. |
| * + 1. La información se presentará en un formato que facilite su uso. |
| * 1. Uso del equipo de emergencia. |
| * + 1. Descripción del uso correcto del equipo de emergencia siguiente, si corresponde: |
| * + - 1. chalecos salvavidas; |
| * + - 1. balsas salvavidas; |
| * + - 1. botiquines médicos y botiquines de primeros auxilios; |
| * + - 1. equipo de supervivencia; |
| * + - 1. transmisor localizador de emergencia; |
| * + - 1. dispositivos de señalización visual; |
| * + - 1. rampas de evacuación; e |
| * + - 1. iluminación de emergencia. |
| 1. **Procedimientos de evacuación de emergencia** |
| * 1. Instrucciones para una evacuación de emergencia. |
| * + 1. Instrucciones para preparar una evacuación de emergencia, que incluyan la coordinación de la tripulación y la asignación de estaciones de emergencia. |
| * 1. Procedimientos de evacuación de emergencia. |
| * + 1. Descripción de las funciones de todos los miembros de la tripulación en una evacuación inmediata de una aeronave y el manejo de los pasajeros en caso de aterrizaje o amaraje forzoso u otra emergencia. |
| 1. **Sistemas de la aeronave.** |
| * 1. Una descripción de los sistemas de la aeronave, los mandos e indicaciones afines y las instrucciones operacionales. |
| 1. **LISTA DE EQUIPO MÍNIMO Y LISTA DE DESVIACIONES RESPECTO A LA CONFIGURACIÓN** |
| * 1. La MEL y la CDL para los tipos de aeronave que se utilicen y las operaciones específicas autorizadas, que incluyan todos los requisitos de las operaciones para las que se prescriba PBN. |
| 1. **Instrucciones e información sobre rutas y aeródromos** (opcional para este manual) |
| 1. **Instrucciones e información** |
| * 1. Comunicaciones, navegación y aeródromos. |
| * + 1. Instrucciones e información acerca de comunicaciones, navegación y aeródromos, que incluyan: |
| * + - 1. nivel o altitud mínima de vuelo para cada ruta que se vaya a volar; |
| * + - 1. mínimos de utilización de aeródromos de salida, destino y alternativa; |
| * + - 1. instalaciones de comunicaciones y ayudas para la navegación; |
| * + - 1. datos de la pista y las instalaciones del aeródromo; |
| * + - 1. procedimientos de aproximación, aproximación frustrada y salida, incluidos los procedimientos de atenuación del ruido; |
| * + - 1. procedimientos en caso de fallas en las comunicaciones; |
| * + - 1. servicios de búsqueda y salvamento en la zona sobre la que vaya a volar la aeronave; |
| * + - 1. una descripción de las cartas aeronáuticas que se llevarán a bordo de la aeronave según el tipo de vuelo y la ruta que se vaya a volar, incluido el método para verificar su validez; |
| * + - 1. disponibilidad de información aeronáutica y servicios meteorológicos; |
| * + - 1. procedimientos de COM/NAV en ruta, incluidos los procedimientos de espera; y |
| * + - 1. categorización de aeródromos para la cualificación de competencia de la tripulación de vuelo. |

*Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.3.1; Apéndice 2: 2.2.1–2.2.14*

Anexo 6 de la OACI, Parte II: 3.4.2.3.2R

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.3; 4.1.3; Apéndice 7: 2.2.1–2.2.14

14 CFR 121.141, 125.75

JAR-OPS 1: 1.1045, Parte B

JAR-OPS 3: 3.1045, Parte B

#### NE 9.4.1.18 TARJETAS CON INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD PARA LOS PASAJEROS

1. Todo titular de un AOC proporcionará en cada asiento de salida tarjetas con instrucciones de seguridad para los pasajeros con la información siguiente, en el idioma principal en que la tripulación dé las instrucciones de emergencia.
2. Las funciones que se requieren de un pasajero en caso de emergencia cuando un miembro de la tripulación no esté disponible para ayudar, incluidas las siguientes:
   * + 1. ubicar la salida de emergencia;
       2. reconocer el mecanismo para abrir la salida de emergencia;
       3. entender las instrucciones para abrir la salida de emergencia;
       4. abrir la salida de emergencia;
       5. evaluar si abrir la salida de emergencia aumentará los peligros al que puedan estar expuestos los pasajeros;
       6. seguir las instrucciones verbales y los gestos que haga el miembro de la tripulación;
       7. estibar o sujetar la puerta de la salida de emergencia de manera no obstaculice el uso de la salida;
       8. evaluar el estado de la rampa de escape, activar la rampa y estabilizarla después de su despliegue para ayudar a otros a bajar de ella;
       9. salir rápidamente por la salida de emergencia; y
       10. evaluar, seleccionar y seguir una vía segura para alejarse de la salida de emergencia.
3. Una solicitud de que un pasajero se identifique para permitir que se le asigne otro asiento, en caso de que ese pasajero:
   * + 1. sea menor de 15 años o no pueda desempeñar una o más de las funciones enumeradas en el párrafo (a)(1) de esta NE sin ayuda de un acompañante adulto, padre, madre o pariente;
       2. no pueda desempeñar las funciones de emergencia indicadas en la tarjeta de instrucciones;
       3. tenga un problema de salud imperceptible que le impida desempeñar las funciones de emergencia;
       4. pueda sufrir daños físicos si realiza una o más de esas funciones;
       5. no desea desempeñar las funciones de emergencia; o
       6. no pueda leer, hablar o entender el idioma ni el formato gráfico en el que el titular del AOC proporciona las instrucciones.

14 CFR 121.571; 121.585

#### NE 9.4.1.19 SISTEMA DE CONTROL DE DATOS AERONÁUTICOS

1. Todo titular de un AOC proporcionará datos aeronáuticos acerca de todos los aeródromos que utilice, que incluyan:
2. Aeródromos y helipuertos:
   * + 1. instalaciones;
       2. protección del público;
       3. ayudas para la navegación y comunicación;
       4. construcción que afecte las operaciones de despegue, aterrizaje o en tierra; y
       5. servicios de tránsito aéreo.
3. Pistas, zonas libres de obstáculos y zonas de parada:
   * + 1. dimensiones;
       2. superficie;
       3. sistemas de marcas e iluminación; y
       4. elevación y pendiente.
4. Umbrales desplazados:
   * + 1. ubicación;
       2. dimensiones; y
       3. despegue, aterrizaje o ambos.
5. Obstáculos:
   * + 1. los que afecten los cálculos de la performance del despegue y aterrizaje; y
       2. control de obstáculos.
6. Procedimientos de vuelo por instrumentos:
   * + 1. procedimiento de salida;
       2. procedimiento de aproximación; y
       3. procedimiento de aproximación frustrada.
7. Información especial:
   * + 1. equipo de medición del RVR; y
       2. vientos dominantes en condiciones de baja visibilidad.

14 CFR 121.97(b)(1)–(6); 121.117(b)(1)–(6)

#### NE 9.4.1.20 GUÍA DE RUTAS: ZONAS, RUTAS, AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS

1. Todo solicitante de un AOC y todo titular de un AOC, como parte de su OM, presentarán una guía de rutas con información sobre zonas, rutas, aeródromos y helipuertos, y la mantendrán actualizada. Esta guía de rutas contendrá, como mínimo, la información que figura en la NE 9.4.1.20(c).
2. La guía de rutas asegurará que la tripulación de vuelo tenga, para cada vuelo, información sobre instalaciones de comunicación, ayudas para la navegación, aeródromos, helipuertos, aproximaciones por instrumentos, llegadas y salidas por instrumentos, según corresponda a la operación, y demás información que el explotador pueda considerar necesaria para efectuar debidamente las operaciones de vuelo.
3. Cada guía de rutas contendrá, como mínimo, la información siguiente:
4. las altitudes mínimas de vuelo para cada aeronave que vaya a volarse;
5. los mínimos de utilización de cada aeródromo que probablemente se utilice como aeródromo de aterrizaje previsto o como aeródromo de alternativa;
6. el aumento de los mínimos de utilización de aeródromo que se aplican en caso de deterioro de las instalaciones de aproximación o del aeródromo;
7. los mínimos de utilización de cada helipuerto que probablemente se utilicen como helipuerto de aterrizaje previsto o como helipuerto de alternativa;
8. el aumento de los mínimos de utilización de helipuerto que se aplican en caso de deterioro de las instalaciones de aproximación o del helipuerto; y
9. la información necesaria para cumplir con todos los perfiles de vuelo que requieren los reglamentos, incluida la determinación de:
   * + 1. los requisitos de longitud de la pista de despegue, cuando la superficie esté seca, mojada y contaminada, incluidos los que exijan las fallas de los sistemas que afecten la distancia de despegue;
       2. las limitaciones de ascenso en el despegue;
       3. las limitaciones de ascenso en ruta;
       4. las limitaciones de ascenso en aproximaciones y aterrizajes;
       5. los requisitos de longitud de la pista de aterrizaje cuando la superficie esté seca, mojada y contaminada, incluidos los que exijan las fallas de los sistemas que afectan a la distancia de aterrizaje; e
       6. información complementaria, como limitaciones de velocidad para los neumáticos.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.3.1; Apéndice 2: 2.3.1; 2.3.2; 2.3.3; 2.3.4; 2.3.5; 2.3.6

Anexo 6 de la OACI, Parte II: 2.2.3; Adjunto B: 3.2

#### NE 9.4.1.21 FUENTES DE INFORMES METEOROLÓGICOS

1. La Autoridad aprueba las siguientes fuentes de informes meteorológicos y considera satisfactorios los informes provenientes de estas fuentes para planificar los vuelos o para controlar el movimiento de vuelos:
2. [OFICINA METEOROLÓGICA DE ESTADO];
3. estaciones automatizadas de observación de la superficie operadas por [ESTADO];

Nota: Algunos sistemas automatizados no pueden informar de todos los elementos requeridos para un informe meteorológico completo de superficie para la aviación.

1. estaciones complementarias de informes meteorológicos para la aviación operadas por [ESTADO];
2. observaciones efectuadas por las torres de control de tránsito de aeródromos;
3. observatorios meteorológicos contratados por [ESTADO];
4. toda oficina meteorológica activa operada por un Estado extranjero suscrito a las normas y métodos de la OACI;

Nota: Estas oficinas meteorológicas suelen figurar en las tablas meteorológicas contenidas en los planes regionales de navegación aérea de la OACI.

1. cualquier fuente militar de informes meteorológicos aprobada por la Autoridad;

Nota: El uso de fuentes militares se limita a las operaciones de vuelo que utilizan aeródromos militares como aeródromos de salida, destino, alternativa o desviación.

1. Informes en tiempo casi real, como informes de pilotos, informes de radar, cartas de radar resumidas e informes de imágenes satelitales elaborados por fuentes meteorológicas comerciales u otras fuentes aprobadas específicamente por la Autoridad; y
2. un sistema de informes meteorológicos operado y actualizado por el titular del AOC, y aprobado por la Autoridad.

FAA Order 8900.1, Volume 3, Chapter 26, Section 3

#### NE 9.4.1.22 PROGRAMA DE DESHIELO Y ANTIHIELO

1. El programa de deshielo y antihielo en tierra del titular del AOC contendrá una descripción detallada de:
2. cómo determina el titular del AOC las condiciones del tiempo que permiten prever razonablemente que la escarcha, el hielo o la nieve se adherirán a las aeronaves y que se deberán aplicar los procedimientos para las operaciones de deshielo y antihielo en tierra;
3. quién es responsable de decidir que se deberán aplicar los procedimientos para las operaciones de deshielo y antihielo en tierra;
4. los procedimientos para implementar las operaciones de deshielo y antihielo en tierra; y
5. las funciones y responsabilidades específicas de cada cargo o grupo de operaciones responsable de que una aeronave esté lista para volar de manera segura cuando se apliquen los procedimientos para las operaciones de deshielo y antihielo en tierra.
6. La instrucción inicial y periódica anual en tierra de la tripulación de vuelo y demás personal afectado (por ejemplo, FOO, despachadores de vuelo, personal de tierra, contratistas, etc.) comprenderá los requisitos específicos del programa aprobado de deshielo y antihielo, las responsabilidades y funciones de cada persona según el programa aprobado, y:
7. uso de los tiempos máximos de efectividad;
8. procedimientos de deshielo y antihielo de aeronaves, incluidos los procedimientos y las responsabilidades de inspección y verificación;
9. procedimientos de comunicaciones;
10. contaminación de la superficie de la aeronave (por ejemplo, adherencia de escarcha, hielo o nieve), identificación de áreas críticas y efectos adversos de la contaminación en la performance de la aeronave y las características del vuelo;
11. tipos y características de los líquidos descongelantes y anticongelantes;
12. procedimientos de inspección antes del vuelo a bajas temperaturas; y
13. técnicas para reconocer la contaminación en la aeronave.
14. El programa de deshielo y antihielo del titular del AOC contendrá procedimientos para que la tripulación de vuelo aumente o disminuya el tiempo máximo de efectividad determinado en condiciones cambiantes. El tiempo máximo de efectividad se basará en datos aceptables para la Autoridad. Si se excede el tiempo máximo de efectividad, se prohíbe el despegue, a menos que suceda, como mínimo, una de las condiciones siguientes:
15. en los 5 minutos anteriores al inicio del despegue, verificar que el exterior de la aeronave esté libre de contaminación a fin de determinar que las alas, las superficies de control y demás superficies críticas, según se definan en el programa de deshielo y antihielo del titular del AOC, no tengan adherencia de escarcha, hielo o nieve;
16. se determine por medio de un procedimiento de alternativa aprobado por la Autoridad y de conformidad con el programa de deshielo y antihielo aprobado del titular del AOC que las alas, las superficies de control y demás superficies críticas no tengan adherencia de escarcha, hielo o nieve; o
17. se efectúe de nuevo el deshielo de las alas, las superficies de control y otras superficies críticas, según se definan en el programa de deshielo y antihielo del titular del AOC, y se determine un nuevo tiempo máximo de efectividad.

14 CFR 121.629(c)(1)–(4)

#### NE 9.4.1.24 SISTEMA DE GESTIÓN DE LOS RIESGOS ASOCIADOS A LA FATIGA

1. Todo FRMS contendrá, como mínimo:
2. política y documentación del FRMS;
3. procesos para la gestión de los riesgos asociados a la fatiga;
4. proceso de garantía de la seguridad del FRMS; y
5. procesos para la promoción del FRMS.
6. El explotador definirá su política de FRMS, con todos los elementos del FRMS claramente especificados.
7. La política del FRMS requerirá que se defina claramente el alcance de las operaciones del FRMS en el OM.
8. La política del FRMS deberá:
9. reflejar la responsabilidad compartida de la gerencia, los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina y demás personal participante;
10. establecer claramente los objetivos de seguridad del FRMS;
11. estar firmada por el gerente responsable de la organización;
12. comunicarse, con un respaldo visible, a todas las áreas y niveles pertinentes de la organización;
13. declarar el compromiso de la gerencia con la notificación efectiva de la seguridad operacional;
14. declarar el compromiso de la gerencia con el suministro de recursos adecuados para el FRMS;
15. declarar el compromiso de la gerencia con la mejora continua del FRMS;
16. requerir que se definan líneas claras de rendición de cuentas para la gerencia, los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina y demás personal participante; y
17. requerir revisiones periódicas para asegurar que el FRMS se mantenga pertinente y apropiado.

Nota: En el OACI Documento 9859, Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM), se describe la notificación efectiva de la seguridad operacional.

1. DOCUMENTACIÓN DEL FRMS.
2. El explotador formulará y mantendrá actualizada la documentación del FRMS que describa y registre:
   * + 1. la política y los objetivos del FRMS;
       2. los procesos y procedimientos del FRMS;
       3. la rendición de cuentas, responsabilidades y autoridades de estos procesos y procedimientos;
       4. los mecanismos para la participación constante de la gerencia, los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina y demás personal participante;
       5. los programas de instrucción sobre el FRMS, requisitos de instrucción y registros de asistencia;
       6. los tiempos de vuelo, períodos de servicio y períodos de descanso programados y reales, con anotaciones de las desviaciones importantes y los motivos que dieron lugar a dichas desviaciones; y

Nota: En el Documento 9966 de la OACI, Manual de sistemas de gestión de riesgos asociados a la fatiga para los encargados de la reglamentación, se describen las desviaciones importantes.

* + - 1. los resultados del FRMS, incluidas las conclusiones de los datos recopilados, las recomendaciones y las medidas adoptadas.

1. PROCESOS DE GESTIÓN DE RIESGOS ASOCIADOS A LA FATIGA: IDENTIFICACIÓN DE LOS PELIGROS.
2. El explotador establecerá y mantendrá tres procesos fundamentales y documentados para identificar los peligros asociados a la fatiga:
   * + 1. PREDICTIVO. En el proceso predictivo se identificarán los peligros asociados a la fatiga mediante el examen de la programación de los horarios de la tripulación y teniendo en cuenta los factores conocidos que repercuten en el sueño y la fatiga y sus respectivos efectos en el desempeño. Los métodos de examen pueden ser, entre otros:
          1. la experiencia del explotador o del sector en las operaciones y los datos recopilados sobre operaciones de tipo similar;
          2. las prácticas de programación de horarios en función de las pruebas; y
          3. los modelos biomatemáticos.
       2. PROACTIVO. En el proceso proactivo se identificarán los peligros asociados a la fatiga en las operaciones de vuelo en curso. Los métodos de examen pueden ser, entre otros:
          1. la notificación por parte de la persona misma de los riesgos asociados a la fatiga;
          2. encuestas sobre fatiga de la tripulación;
          3. los datos pertinentes del desempeño de los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina;
          4. las bases de datos disponibles sobre seguridad operacional y estudios científicos; y
          5. los análisis comparativos entre el tiempo de trabajo previsto y el tiempo real de trabajo.
       3. REACTIVO. En el proceso reactivo se identificará la contribución de los peligros asociados a la fatiga a los informes y sucesos relacionados con posibles consecuencias negativas para la seguridad operacional a fin de determinar cómo podría haberse reducido al mínimo el efecto adverso de la fatiga. Como mínimo, el proceso se puede iniciar por cualquiera de los siguientes motivos:
          1. informes de fatiga;
          2. informes confidenciales;
          3. informes de auditoría;
          4. incidentes; y
          5. sucesos relacionados con el análisis de los datos de vuelo.
3. EVALUACIÓN DE RIESGOS.
4. El explotador formulará e implementará los procedimientos de evaluación de riesgos que permitan determinar la probabilidad y la posible gravedad de los sucesos asociados a la fatiga y detectar los riesgos conexos que se deban mitigar. Los procedimientos de evaluación de riesgos permitirán examinar los peligros detectados y vincularlos con:
   * + 1. los procesos operacionales;
       2. su probabilidad;
       3. las posibles consecuencias; y
       4. la eficacia de las barreras y los controles de seguridad existentes.
5. MITIGACIÓN DE RIESGOS.
6. El explotador formulará e implementará procedimientos de mitigación de riesgos para:
   * + 1. seleccionar las estrategias de mitigación apropiadas;
       2. implementar las estrategias de mitigación, y
       3. supervisar la ejecución de las estrategias y su eficacia.
7. PROCESO DE GARANTÍA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL FRMS.
8. El explotador establecerá un proceso de garantía de la seguridad del FRMS, y lo mantendrá actualizado, a fin de:
   * + 1. Facilitar la supervisión continua del funcionamiento del FRMS, los análisis de tendencias y las mediciones para validar la eficacia de los controles de los riesgos de seguridad operacional asociados a la fatiga. Las fuentes de datos pueden ser, entre otras:
          1. notificación e investigación de los peligros;
          2. auditorías y encuestas; y
          3. revisiones y estudios de la fatiga.
       2. Establecer un proceso formal para la gestión del cambio, que abarcará:
          1. identificación de los cambios en el entorno operacional que puedan afectar al FRMS;
          2. identificación de los cambios internos de la organización que puedan afectar al FRMS;
          3. consideración de los recursos disponibles que se puedan utilizar para mantener o mejorar el funcionamiento del FRMS antes de implementar los cambios.
       3. Facilitar la mejora continua del FRMS, que implicará:
          1. la eliminación o la modificación de los controles de riesgos que hayan tenido consecuencias no intencionales o que ya no se necesitan debido a los cambios en el entorno de la operación o la organización;
          2. evaluaciones de rutina de instalaciones, equipo, documentación y procedimientos; y
          3. la determinación de la necesidad de introducir procesos y procedimientos nuevos para mitigar los riesgos emergentes asociados a la fatiga.
9. PROCESO PARA LA PROMOCIÓN DEL FRMS.
10. El explotador dispondrá un proceso de promoción del FRMS que respalde el desarrollo constante de este último, la mejora continua de su funcionamiento en general y el logro de niveles de seguridad óptimos. El explotador establecerá e implementará lo siguiente como parte de su FRMS:
    * + 1. programas de instrucción para asegurar que la competencia sea proporcional a las funciones y responsabilidades de la gerencia, los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina y demás personal que participa en el FRMS que se haya planificado, y
        2. un plan de comunicaciones eficaces del FRMS que:
           1. explique las políticas, los procedimientos y las responsabilidades del FMRS a todas las partes interesadas pertinentes; y
           2. describa los canales de comunicación utilizados para recopilar y dar a conocer la información relacionada con el FRMS.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.10.1; Apéndice 7

Documento 9966 de la OACI

#### NE 9.5.1.4 MANUAL DE CONTROL DE MANTENIMIENTO

1. Todo solicitante de un AOC y todo titular de un AOC presentarán y mantendrán actualizado un MCM que contenga, como mínimo:

Nota: El manual se puede organizar en cualquier orden de temas y los temas se pueden combinar siempre que el manual contenga todos los temas pertinentes.

|  |
| --- |
| 1. **Administración y control del manual de control de mantenimiento** |
| * 1. Introducción. |
| * + 1. Una declaración de que el manual cumple con todos los reglamentos y los requisitos aplicables que dispone la Autoridad, así como con los términos y las condiciones del AOC correspondiente; |
| * + 1. una declaración de que el manual contiene las instrucciones operacionales y de mantenimiento que el personal pertinente debe cumplir en el desempeño de sus funciones; |
| * + 1. una lista y una descripción breve de las distintas partes del MCM, su contenido, aplicación y uso; y |
| * + 1. explicaciones y definiciones de los términos y las palabras que se utilizan en el manual. |
| * 1. Sistema de enmiendas y modificaciones. |
| * + 1. Una descripción de la parte responsable de la publicación y la inserción de enmiendas y modificaciones; |
| * + 1. un registro de las enmiendas y modificaciones con sus fechas de inserción y entrada en vigor; |
| * + 1. una declaración de que no se permiten enmiendas ni modificaciones escritas a mano, excepto en los casos en que se requiera una enmienda o modificación inmediata por motivos de seguridad; |
| * + 1. una descripción del sistema de anotación de las páginas y sus fechas de entrada en vigor; |
| * + 1. una lista de las páginas efectivas y sus fechas de entrada en vigor; |
| * + 1. anotación de cambios (en las páginas de texto y, de ser posible, en gráficos y diagramas); |
| * + 1. un sistema para asentar las modificaciones temporales; |
| * + 1. una descripción del sistema de distribución de manuales, enmiendas y modificaciones; y |
| * + 1. una declaración de quién es el responsable de notificar a la Autoridad los cambios propuestos y de trabajar con la Autoridad en los cambios que requieran la aprobación de esta. |
| 1. **Organización general** |
| * 1. Compromiso corporativo del titular de un AOC. |
| * 1. Información general. |
| * + 1. una descripción breve de la organización; |
| * + 1. una descripción de las relaciones de la organización con otras organizaciones; |
| * + 1. la composición de la flota; |
| * + 1. el tipo de operación; y |
| * + 1. ubicación de las estaciones de línea. |
| * 1. Personal de gestión del mantenimiento. |
| * + 1. gerente responsable; |
| * + 1. titular nominado al puesto; |
| * + 1. coordinación del mantenimiento; |
| * + 1. funciones y responsabilidades; |
| * + 1. organigramas; y |
| * + 1. recursos de personal y política de instrucción. |
| * 1. Procedimiento para la notificación a la Autoridad sobre cambios a los acuerdos de mantenimiento, lugares, personal, actividades o aprobación. |
| 1. **Procedimientos de mantenimiento** |
| * 1. Utilización del libro de a bordo de la aeronave y aplicación de la MEL. |
| * 1. Elaboración y enmienda del programa de mantenimiento de aeronaves. |
| * 1. Registros de tiempo y mantenimiento, responsabilidades y su conservación. |
| * 1. Obtención y control de la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad (directrices de aeronavegabilidad). |
| * 1. Análisis de la eficacia del programa de mantenimiento. |
| * 1. Política sobre la incorporación de modificaciones que no sean obligatorias. |
| * 1. Normas sobre modificaciones importantes. |
| * 1. Informes de defectos. |
| * + 1. análisis; |
| * + 1. enlace con fabricantes y con la Autoridad; y |
| * + 1. política de aplazamiento de defectos. |
| * 1. Actividades de ingeniería. |
| * 1. Programas de fiabilidad. |
| * + 1. célula; |
| * + 1. propulsión; y |
| * + 1. componentes. |
| * 1. Inspección previa al vuelo. |
| * + 1. preparación de la aeronave para el vuelo; |
| * + 1. funciones de los servicios de escala en tierra subcontratados; |
| * + 1. seguridad de la carga y embarque de equipajes; |
| * + 1. control del reabastecimiento de combustible, cantidad y calidad; y |
| * + 1. control de la contaminación por nieve, hielo, polvo y arena conforme a una norma aprobada de la aviación. |
| * 1. Peso de la aeronave. |
| * 1. Procedimientos para las pruebas de vuelo. |
| * 1. Ejemplos de documentos, etiquetas y formularios utilizados. |
| * 1. Partes pertinentes del manual de operaciones del titular del AOC. |

*Anexo 6 de la OACI, Parte I, 8.2.1; 11.2*

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 6.2.1; 9.2

Documento 8335 de la OACI Parte III, Capítulo 6: 6.3.2; 6.3.3

Documento 9760 de la OACI, Parte III: 7.2

14 CFR 121.369