REGLAMENTO MODELO DE LA AVIACIÓN CIVIL

**[ESTADO]**

PARTE 10. TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL POR EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJEROS EN [ESTADO]

**VERSIÓN 2.9**

**NOVIEMBRE DE 2019**

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

ENMIENDAS

| Lugar | Fecha | Descripción |
| --- | --- | --- |
| Introducción | 08/2006 | Se añadió más texto descriptivo. |
| Introducción | 11/2012 | Se añadió la lista de referencias principales. |
| Introducción | 11/2014 | Se actualizó la lista de referencias principales. |
| 10.1.1.2 | 11/2012 | Se añadieron definiciones nuevas de explotador, piloto a distancia y aeronave pilotada a distancia. |
| 10.1.1.2 | 11/2014 | Se trasladaron las definiciones a la Parte 1 del MCAR. |
| 10.1.1.3 | 11/2012 | Se añadió una abreviatura nueva para RPA. |
| 10.1.1.5 | 12/2004 | Se cambió “disposiciones operativas específicas” a “especificaciones relativas a las operaciones”. |
| 10.1.1.5 | 08/2006 | Se suprimió el texto ya que el mismo tema de las especificaciones relativas a las operaciones se aborda en 10.1.1.8. Se reservó el párrafo 10.1.1.5 para evitar cambiar la numeración. |
| 10.1.1.5 | 11/2012 | Se añadió el párrafo nuevo (d) en referencia a la NE conexa. |
| 10.1.1.6-10.1.1.9 | 12/2004 | Se añadieron nuevas subsecciones. |
| 10.1.2.2(a)(3)–(7) | 12/2004 | Se añadieron nuevas subsecciones. |
| 10.1.1.2 | 08/2006 | Se modificó la redacción del título y el inciso (a). |
| 10.1.1.5 | 05/2010 | Se añadió texto y una nota. |
| 10.1.1.5 | 11/2013 | Inciso (d): se añadió la ubicación de la NE con fines aclaratorios; nuevo inciso (e). |
| 10.1.3.2 | 08/2006 | Se añadió texto nuevo para reflejar la enmienda al Anexo de la OACI. |
| 10.1.3.3 | 08/2006 | Se modificó el título para reflejar la enmienda al Anexo de la OACI. |
| 10.1.4.1 | 08/2006 | Se volvió a redactar el párrafo para reflejar que la regla rige durante todo el vuelo, no solo la aproximación y el aterrizaje. |
| 10.1.5 | 08/2006 | Se añadió una nueva subsección sobre los requisitos de la tripulación de vuelo. |
| 10.2 | 09/2006 | Se añadió un nuevo título sobre las especificaciones relativas a las operaciones a los antiguos párrafos10.1.1.6 a 10.1.1.9. |
| 10.2 | 05/2010 | Se modificó el título de la subsección. |
| 10.2.1.1 | 05/2010 | Se modificó el título y se cambió la referencia. |
| 10.2.1.1 | 09/2011 | Se añadió y revisó texto. |
| 10.2.1.2 | 09/2011 | Se añadió una nueva sección: Condiciones para la expedición de un documento de autorizaciones, condiciones y limitaciones. |
| 10.2.1.3 | 09/2011 | Se añadió una nueva sección: Expedición de un documento de autorizaciones, condiciones y limitaciones. |
| 10.2.1.4 | 09/2011 | Se añadió una nueva sección: Contenido del documento de autorizaciones, condiciones y limitaciones. |
| 10.3 | 09/2006 | Se actualizó la numeración de la antigua subsección 10.1.2 de los documentos, cuyo nombre cambió a documentación, y la de los párrafos del 10.1.2.1 al 10.1.2.5. |
| 10.3.1.2(a)(4)(7) | 09/2011 | Se añadió texto.  |
| 10.4 | 09/2006 | Se añadió un título nuevo, se actualizó la numeración y se combinó la subsección de performance en el párrafo 10.1.3 anterior y la de operaciones en el párrafo 10.1.4 anterior. |
| 10.4.1.2(b)(2) | 09/2011 | Se añadió texto. |
| 10.5 | 09/2006 | Se actualizó la numeración del nuevo texto sobre las cualificaciones de los miembros de la tripulación en el párrafo 10.1.5. |
| 10.6 | 09/2006 | Se actualizó la numeración de la subsección 10.2 sobre seguridad. |
| 10.7 | 09/2006 | Se actualizó la numeración de la subsección 10.3 sobre mercancías peligrosas. |
| 10.7.1.3  | 05/2010 | Se añadió texto. |
| 10.8 | 11/2012 | Se añadió una subparte sobre aeronaves pilotadas a distancia basada en la enmienda al Anexo 2 de la OACI. |
| 10.8.1.1 | 11.2012 | Se añadió una subsección sobre la solicitud de un explotador extranjero para pilotar una aeronave a distancia. |
| NE 10.1.1.5 | 05/2011 | Se añadió una sección a la NE: Autoridad para inspeccionar. |
| NE 10.1.1.5 | 11/2012 | Se añadió el inciso (d) y se actualizó la lista de verificación para la inspección de la rampa del explotador de servicios aéreos extranjero según el documento modificado de la OACI. 8335 |
| NE 10.1.1.5 | 11/2013 | En el inciso (d), se corrigió una referencia en el formulario en los bloques 8 y 9; tabla nueva en el inciso (e). |
| NE 10.2.1.1 | 05/2010 | Se añadió la sección Requisitos de solicitud de un explotador de servicios aéreos extranjero para la aprobación de operar en el territorio del estado. |
| NE 10.2.1.1 | 11/2012 | Se modificó el texto del título; se modificó el texto del formulario en la sección 1A(3). |
| NE 10.2.1.1 | 11/2013 | Modificaciones del texto del formulario en la página 2. |
| NE 10.2.1.2 | 05/2011 | Se añadió una sección a la NE: Condiciones para la expedición de un documento de autorizaciones, condiciones y limitaciones. |
| NE 10.8.1.1 | 11/2012 | NE y formulario nuevos. |
| NE 10.8.1.1 | 11/2013 | Actualizaciones al texto del formulario para aclarar instrucciones. |

Introducción

La Parte 10 del Reglamento Modelo de la Aviación Civil (MCAR) estipula los términos y las condiciones conforme a los cuales [ESTADO] desempeñará su responsabilidad de la seguridad operacional de la aviación para sus propios ciudadanos y asegurará la operación segura, la aeronavegabilidad y las cualificaciones de la tripulación de los explotadores de servicios aéreos extranjeros que operan hacia, desde y en [ESTADO], según se dispone en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la legislación y los reglamentos de [ESTADO].

Todo Estado contratante tiene la facultad, conforme al Convenio de Chicago, de estipular los términos para las operaciones hacia, desde o en dicho Estado contratante. Por lo general, se permiten los vuelos internacionales de transporte aéreo comercial hacia un Estado contratante conforme a los términos y la autoridad emanados de los acuerdos internacionales que otorgan el permiso económico de operar hacia, desde o en dicho Estado contratante y que requieren la operación segura de una aeronave. En consecuencia, las autoridades de la aviación civil (CAA) del Estado de matrícula y el Estado del explotador tienen la responsabilidad, conforme al Convenio de Chicago, de la operación segura de toda aeronave que se utilice en el transporte aéreo comercial hacia, desde o en [ESTADO].[[1]](#footnote-1)

Los requisitos de esta parte que se imponen a los explotadores de servicios aéreos extranjeros se relacionan directamente con la responsabilidad de cada Estado contratante de cerciorarse de que sus explotadores de servicios aéreos dedicados al transporte aéreo comercial internacional acaten las normas y métodos recomendados (SARP) que se estipulan en los Anexos pertinentes de la OACI, las condiciones especiales imperantes en [ESTADO] que [ESTADO] señale a la OACI como diferencias con las SARP y las condiciones especiales en [ESTADO] que este notifique en las publicaciones y los manuales de información aeronáutica.

Esta parte del MCAR se basa en las SARP del Anexo 2 de la OCI, *Reglamento del aire,* Enmienda 46; el Anexo 6 de la OACI, *Operación de aeronaves,* Parte I, *Transporte aéreo comercial – Aviones,* Enmienda 43; el Anexo 6 de la OACI, Parte III, *Operaciones internacionales – Helicópteros,* Enmienda 22; y el Documento 8335 de la OACI, *Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones*, quinta edición (2010).

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

ÍNDICE

[Parte 10. Transporte aéreo comercial por explotadores de servicios aéreos extranjeros en [ESTADO] 1](#_Toc58277427)

[10.1 GENERALIDADES 1](#_Toc58277428)

[10.1.1.1 APLICACIÓN 1](#_Toc58277429)

[10.1.1.2 DEFINICIONES 1](#_Toc58277430)

[10.1.1.3 ABREVIATURAS 1](#_Toc58277431)

[10.1.1.4 CUMPLIMIENTO 2](#_Toc58277432)

[10.1.1.5 AUTORIDAD PARA INSPECCIONAR 2](#_Toc58277433)

[10.2 APROBACIÓN A LOS EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJEROS PARA OPERAR EN EL TERRITORIO DE [ESTADO] 3](#_Toc58277434)

[10.2.1.1 SOLICITUD DE APROBACIÓN PARA OPERAR EN EL TERRITORIO DE [ESTADO] 3](#_Toc58277435)

[10.2.1.2 EXPEDICIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES 4](#_Toc58277436)

[10.2.1.3 CONTENIDO DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES 5](#_Toc58277437)

[10.2.1.4 VALIDEZ CONTINUA DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES 5](#_Toc58277438)

[10.3 MANUALES, DOCUMENTOS Y REGISTROS DEL EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJERO 6](#_Toc58277439)

[10.3.1.1 LIBRO TÉCNICO DE A BORDO 6](#_Toc58277440)

[10.3.1.2 MANUALES, DOCUMENTOS Y LICENCIAS QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO 6](#_Toc58277441)

[10.3.1.3 INFORMACIÓN ADICIONAL Y FORMULARIOS QUE SE HAN DE LLEVAR A BORDO 7](#_Toc58277442)

[10.3.1.4 PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS, MANUALES Y REGISTROS 7](#_Toc58277443)

[10.3.1.5 CONSERVACIÓN, PRESENTACIÓN Y USO DE LAS GRABACIONES DE LOS REGISTRADORES DE VUELO 8](#_Toc58277444)

[10.4 OPERACIONES Y PERFORMANCE 8](#_Toc58277445)

[10.4.1.1 CÁLCULO DE LA MASA PONDERADA DE PASAJEROS Y EQUIPAJE 8](#_Toc58277446)

[10.4.1.2 AVIONES MONOMOTOR EN OPERACIONES NOCTURNAS O EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS 8](#_Toc58277447)

[10.4.1.3 OPERACIONES CON UN SOLO PILOTO SEGÚN LAS REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS O DE NOCHE 8](#_Toc58277448)

[10.4.1.4 REGLAS DE VUELO EN [ESTADO] 9](#_Toc58277449)

[10.5 CUALIFICACIONES DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO 9](#_Toc58277450)

[10.5.1.1 GENERALIDADES 9](#_Toc58277451)

[10.5.1.2 LIMITACIONES DE EDAD 9](#_Toc58277452)

[10.5.1.3 COMPETENCIA LINGÜÍSTICA 9](#_Toc58277453)

[10.6 Seguridad 9](#_Toc58277454)

[10.6.1.1 SEGURIDAD DE LA AERONAVE 9](#_Toc58277455)

[10.6.1.2 TRANSPORTE NO AUTORIZADO 10](#_Toc58277456)

[10.7 MERCANCÍAS PELIGROSAS 10](#_Toc58277457)

[10.7.1.1 ENTREGA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS PARA TRANSPORTE AÉREO 10](#_Toc58277458)

[10.7.1.2 TRANSPORTE DE ARMAS Y MUNICIONES DE GUERRA 10](#_Toc58277459)

[10.7.1.3 TRANSPORTE DE ARMAS Y MUNICIONES PARA USO DEPORTIVO 11](#_Toc58277460)

[10.8 APROBACIÓN A LOS EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJEROS PARA OPERAR AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA EN EL TERRITORIO DE [ESTADO] 11](#_Toc58277461)

[10.8.1.1 SOLICITUD DE APROBACIÓN PARA OPERAR UNA AERONAVE PILOTADA A DISTANCIA EN EL TERRITORIO DE [ESTADO] 11](#_Toc58277462)

[PARTE 10. NORMAS DE EJECUCIÓN 3](#_Toc58277463)

[NE 10.1.1.5 AUTORIDAD PARA INSPECCIONAR 3](#_Toc58277464)

[NE 10.2.1.1 SOLICITUD DE APROBACIÓN PARA OPERAR EN EL TERRITORIO DE [ESTADO] 19](#_Toc58277465)

[NE 10.2.1.1(B) EJEMPLO DE CLÁUSULA DE SEGURIDAD 21](#_Toc58277466)

[NE 10.2.1.2 EXPEDICIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES 21](#_Toc58277467)

[NE 10.8.1.1 SOLICITUD DE APROBACIÓN PARA OPERAR UNA AERONAVE PILOTADA A DISTANCIA EN [ESTADO] 23](#_Toc58277468)

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

## Parte 10. Transporte aéreo comercial por explotadores de servicios aéreos extranjeros en [ESTADO]

## GENERALIDADES

#### APLICACIÓN

1. Esta parte prescribe los requisitos aplicables a la operación de toda aeronave civil que:
2. utilice un explotador de servicios aéreos a quien se le expida un AOC para operaciones de transporte aéreo comercial; y
3. sea controlada por una Autoridad distinta a [ESTADO].
4. Esta parte no rige para las aeronaves que se utilizan para prestar servicios militares, aduaneros y policiales, que no se utilizan con fines de remuneración o alquiler.

Convenio de Chicago, Artículos 3, 5 y 6

#### DEFINICIONES

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

#### ABREVIATURAS

1. En esta parte, se emplean las siguientes abreviaturas:
2. **ACAS**: sistema anticolisión de a bordo (*airborne collision avoidance system*)
3. **AFM**: manual de vuelo de la aeronave (*aircraft flight manual*)
4. **AMM**: manual de mantenimiento de la aeronave (*aircraft maintenance manual*)
5. **AMO**: organismo de mantenimiento reconocido (*approved maintenance organisation*)
6. **AOC**: certificado de explotador de servicios aéreos (*air operator certificate*)
7. **ATC**: control de tránsito aéreo (*air traffic control*)
8. **C2**: mando y control (*command and control*)
9. **CP**: copiloto
10. **CVR**: registrador de la voz en el puesto de pilotaje (*cockpit voice recorder*)
11. **EDTO**: operaciones con tiempo extendido de desviación (*extended diversion time operations*)
12. **ELT**: transmisor de localización de emergencia (*emergency locator transmitter*)
13. **FDR**: registrador de datos de vuelo (*flight data recorder*)
14. **GPWS**: sistema de advertencia de la proximidad del terreno (*ground proximity warning system*)
15. **OACI**: Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO, *International Civil Aviation Organisation*)
16. **IFR**: reglas de vuelo por instrumentos (*instrument flight rules*)
17. **IMC**: condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (*instrument meteorological conditions*)
18. **NE**: normas de ejecución
19. **iSTARS**: sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (*integrated Safety Trend Analysis and Reporting System*)
20. **MEL**: lista de equipo mínimo (*minimum equipment list*)
21. **MMEL**: lista maestra de equipo mínimo (*master minimum equipment list*)
22. **NOTAM**: aviso a aviadores (*notice to airmen*)
23. **OPS**: operaciones
24. **PIC**: piloto al mando (*pilot-in-command*).
25. **RFM**: manual de vuelo de giroavión (*rotorcraft flight manual*)
26. **RPA**: aeronave pilotada a distancia (*remotely piloted aircraft*)
27. **RPAS**: sistema de aeronaves pilotadas a distancia (*remotely piloted aircraft system*)
28. **RVSM**: separación vertical mínima reducida (reduced vertical separation minimum)
29. **USOAP**: Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (*Universal Safety Oversight Audit Programme*)
30. **VFR**: reglas de vuelo visual (*visual flight rules*)
31. **VLOS**: visibilidad directa visual (*visual line-of-sight*)

#### CUMPLIMIENTO

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero no utilizará una aeronave en operaciones de transporte aéreo comercial para ingresar a [ESTADO] en contravención de:
2. los requisitos estipulados en esta parte;
3. los párrafos aplicables de las partes 7 y 8 del presente reglamento;
4. las normas correspondientes que figuran en los Anexos del Convenio de Chicago, para la operación que haya de realizarse; y
5. cualquier otro requisito que la Autoridad pueda especificar.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.2.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.2.3

Convenio de Chicago, Artículos 6 y 12

#### AUTORIDAD PARA INSPECCIONAR

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero se cerciorará de que a toda persona autorizada por la Autoridad se le permita en cualquier momento y sin previo aviso, subir a bordo de una aeronave operada para transporte aéreo comercial con destino a [ESTADO]:
2. para inspeccionar los documentos y manuales requeridos por esta parte;
3. para efectuar una inspección de la aeronave; y
4. para adoptar la medida apropiada cuando sea necesario para preservar la seguridad.
5. Cuando un Estado identifique un caso de incumplimiento o sospeche que un explotador de servicios aéreos original haya incumplido las leyes, los reglamentos y procedimientos aplicables en el territorio de dicho Estado, o detecte un problema grave de seguridad operacional de índole similar con ese explotador de servicios aéreos, el Estado notificará de inmediato al explotador de servicios aéreos y, si el problema lo amerita, al Estado del explotador. Cuando el Estado del explotador y el Estado de matrícula sean diferentes, esa notificación se enviará también al Estado de matrícula si el problema se relaciona con las responsabilidades de ese Estado y justifica tal notificación.
6. En el caso de notificación a los Estados según se especifica en el párrafo 10.1.1.5(b) de esta subsección, si el problema y su resolución lo ameritan, el Estado en el que se efectúe la operación participará en consultas con el Estado del explotador y el Estado de matrícula, según corresponda, acerca de las normas de seguridad que mantiene el explotador.
7. Las inspecciones se realizarán de conformidad con los requisitos prescritos en la NE 10.1.1.5 y las listas de verificación que figuran en la NE 10.1.1.5(d).
8. Los resultados de las inspecciones se resolverán de acuerdo con lo dispuesto en la Tabla 1, Niveles de gravedad de los resultados y medidas conexas, y la Tabla 2, Ejemplos de resultados y niveles de gravedad, que figuran en la NE 10.1.1.5(e).

Nota: El Documento 8335 de la OACI, Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones, contiene orientación sobre la supervisión de las operaciones realizadas por los explotadores de servicios aéreos extranjeros. El manual también contiene orientación sobre consultas y actividades conexas especificadas en esta parte, incluida la cláusula modelo de la OACI sobre seguridad operacional de la aviación, que, de incluirse en un acuerdo bilateral o multilateral de servicios aéreos, prevé que se efectúen consultas entre Estados cuando cualquiera de las partes del acuerdo detecte problemas de seguridad operacional.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 3.2.1; 3.2.2

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 1.2.1; 1.2.2

Convenio de Chicago, Artículo 1

## APROBACIÓN A LOS EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJEROS PARA OPERAR EN EL TERRITORIO DE [ESTADO]

#### SOLICITUD DE APROBACIÓN PARA OPERAR EN EL TERRITORIO DE [ESTADO]

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero procedente de otro Estado no operará una aeronave en [ESTADO], a menos que cuente con la autorización de [AUTORIDAD DE ESTADO] para hacerlo y tenga las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones con las limitaciones especiales y las aprobaciones específicas que [AUTORIDAD DE ESTADO] le haya expedido.
2. Todo explotador de servicios aéreos extranjero que tenga la intención de operar en el territorio de [ESTADO] presentará una solicitud a la Autoridad en el formato y de la manera que se prescribe en la NE 10.2.1.1.
3. La solicitud de aprobación para operar en el territorio de [ESTADO] irá acompañada por:
4. una copia veraz y certificada de un AOC válido y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones que haya expedido la Autoridad extranjera al explotador de servicios aéreos extranjero;
5. una copia de la página de aprobación de una MEL para cada tipo de aeronave que el explotador de servicios aéreos extranjero tenga previsto operar en [ESTADO];
6. una copia del certificado vigente de la matrícula de la aeronave y del certificado de aeronavegabilidad expedido para cada tipo de aeronave que el explotador de servicios aéreos extranjero tenga previsto operar en [ESTADO];
7. una copia del certificado de seguro;
8. una copia de los procedimientos y las prácticas operacionales del explotador de servicios aéreos extranjero;
9. una copia de un documento en que se identifiquen las verificaciones de mantenimiento que se exijan efectuar en las aeronaves del explotador de servicios aéreos extranjero cuando estas sean operadas en el territorio de [ESTADO];
10. una copia del contrato de mantenimiento entre el explotador de servicios aéreos extranjero y el AMO, según el cual un AMO aprobado por la Autoridad extranjera realizará los trabajos de mantenimiento señalados en el párrafo 10.2.1.1(c)(6) de esta subsección;
11. una copia del acuerdo de servicios aéreos con una cláusula de seguridad según se muestra en el ejemplo de la NE 10.2.1.1(B), que permite al explotador de servicios aéreos extranjero operar en el territorio de [ESTADO];
12. en el caso de una aeronave arrendada con tripulación, una copia de la aprobación de la Autoridad del Estado del explotador en que se identifique al explotador de servicios aéreos extranjero que ejerce el control de operaciones de la aeronave;
13. en el caso de un explotador de servicios aéreos extranjero que no sea titular de un AOC expedido por la Autoridad, una copia del programa de seguridad propuesto por el explotador de servicios aéreos; y
14. cualquier otro documento que la Autoridad considere necesario para asegurar que las operaciones previstas se realizarán de manera segura.
15. Conforme al presente reglamento, el solicitante solicitará la expedición inicial de las especificaciones relativas a las operaciones al menos 90 días antes de la fecha del inicio de las operaciones previstas.

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: 1.2; 1.3.4; 1.3.6; 1.4; 2.1; 2.2

14 CFR 129.11; 129.13; 129.14

#### EXPEDICIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES

1. Ningún explotador de servicios aéreos extranjero iniciará las operaciones de transporte aéreo comercial en [ESTADO] hasta que [AUTORIDAD DE ESTADO] haya expedido las especificaciones relativas a las operaciones.
2. [AUTORIDAD DE ESTADO] expedirá las especificaciones relativas a las operaciones a un explotador de servicios aéreos extranjero para que realice operaciones de transporte aéreo comercial en [ESTADO]:
3. cuando la Autoridad quede satisfecha y confíe en:
	* + 1. la validez de los certificados y las licencias del explotador;
			2. el personal y las aeronaves del explotador;
			3. las capacidades operacionales del explotador, y
			4. el nivel de certificación y supervisión que la Autoridad extranjera aplica a las actividades del explotador;
4. tras aprobar la solicitud del explotador para operar en el territorio de [ESTADO];
5. al cabo de una revisión administrativa satisfactoria de la documentación proporcionada por el explotador conforme a los párrafos 10.2.1.1(c) y (d) de esta parte, y cuando se cumpla una de las condiciones siguientes:
	* + 1. el explotador haya suscrito un acuerdo bilateral o multilateral con el Estado del explotador que contenga la cláusula de seguridad a la que se hace referencia en el párrafo 10.2.1.1(c)(8); o
			2. el explotador no haya suscrito un acuerdo bilateral o multilateral con el Estado del explotador, pero [AUTORIDAD DE ESTADO] no recibe resultados significativos ni deficiencias importantes de la información disponible sobre seguridad que sea pertinente al explotador.
6. Los criterios que se deben usar para evaluar las condiciones estipuladas en el párrafo 10.2.1.2(b) de esta subsección figuran en la NE 10.2.1.2.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.2.1; 4.2.2.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección III: 2.2.2.1; 2.2.2.3

Anexo 19 de la OACI:

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: 3.1; 3.2; 3.3; 3.4; 3.5; 4.2

Convenio de Chicago, Artículo 6

14 CFR 129.11

#### CONTENIDO DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES

1. [AUTORIDAD DE ESTADO] expedirá las especificaciones relativas a las operaciones a los explotadores de servicios aéreos extranjeros para los elementos que se consideran necesarios para las operaciones compatibles en [ESTADO] pero que no figuran en el AOC del explotador y sus correspondientes especificaciones relativas a las operaciones.
2. Las especificaciones relativas a las operaciones expedidas según esta subsección contendrán:
3. el nombre completo del explotador;
4. el domicilio social principal de operaciones del explotador y la información de contacto de la gerencia operacional;
5. el domicilio social del explotador y la información de contacto en [ESTADO];
6. la fecha de expedición y de vencimiento (si hay) del AOC del explotador;
7. una declaración que indique: “Por medio del presente documento se autoriza a [NOMBRE DEL EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJERO] a operar en el territorio de [ESTADO]”;
8. una declaración que indique: “El presente documento se expide a [NOMBRE DEL EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJERO] por ser el titular de un AOC válido. Cualquier cambio al AOC que realice la Autoridad extranjera que expidió y supervisa el AOC de [NOMBRE DEL EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJERO] será presentado por [NOMBRE DEL EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJERO] por escrito a [AUTORIDAD DE ESTADO] en los 30 días posteriores a dicho cambio.”;
9. una declaración que indique: “El presente documento dejará de tener vigencia cuando el AOC del explotador de servicios aéreos extranjero caduque, se suspenda, revoque, cancele o sea objeto de una medida equivalente.”; y
10. otras limitaciones especiales y aprobaciones específicas que [AUTORIDAD DE ESTADO] considere necesarias.
11. Las especificaciones relativas a las operaciones que [AUTORIDAD DE ESTADO] expida a un explotador de servicios aéreos extranjero complementarán las disposiciones del presente reglamento.

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: 4.1; 4.2

14 CFR 129.11

#### VALIDEZ CONTINUA DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES

1. Cuando realice operaciones en [ESTADO], el explotador de servicios aéreos extranjero se asegurará de que estas cumplan en todo momento con:
2. las especificaciones relativas a las operaciones;
3. el programa aprobado de seguridad de explotador de servicios aéreos; y
4. los requisitos de seguridad para los explotadores de servicios aéreos que operan en [ESTADO].

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: 1.4.3

14 CFR 129.11

## MANUALES, DOCUMENTOS Y REGISTROS DEL EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJERO

#### LIBRO TÉCNICO DE A BORDO

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero utilizará un libro técnico de a bordo con la siguiente información de cada aeronave:
2. información sobre cada vuelo a fin de garantizar la seguridad continua del vuelo;
3. la aprobación vigente de la aeronave para volver al servicio;
4. la declaración de mantenimiento vigente que demuestre el estado del mantenimiento de la aeronave con respecto a la fecha en que debe hacerse el próximo mantenimiento programado y no programado, a menos que la Autoridad convenga en que la declaración de mantenimiento se conserve en otro lugar;
5. todos los defectos pendientes aplazados que afecten la operación de la aeronave, y
6. la orientación y las instrucciones necesarias sobre el apoyo de mantenimiento.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 6.2.3(b); 11.4.1R

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

Convenio de Chicago, Artículo 29

Documento 9376 de la OACI, Capítulo 6: Adjunto B

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: 1.3.4

14 CFR 129.13; 129.14; 129.15

JAR-OPS 1: 1.915

JAR-OPS 3: 3.195

#### MANUALES, DOCUMENTOS Y LICENCIAS QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero se cerciorará de que se lleven a bordo los siguientes manuales, documentos y licencias con destino a [ESTADO]:
2. una copia veraz y certificada del AOC y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones, todo en idioma inglés;
3. las secciones vigentes del manual de operaciones que sean pertinentes a las funciones de la tripulación;
4. las secciones vigentes del manual de operaciones que se sean obligatorias para realizar el vuelo, como la MEL y la información e instrucciones relacionadas con la interceptación de aeronaves, todo fácilmente accesible a la tripulación a bordo de la aeronave en cada vuelo;
5. el AFM o el RFM vigente aprobado por el Estado de matrícula, o el manual vigente de operación de la aeronave aprobado por el Estado del explotador. El AFM o el RFM se actualizarán con los cambios recibidos del Estado de diseño que el Estado de matrícula haya declarado obligatorios;
6. el certificado vigente de matrícula de la aeronave y el certificado de aeronavegabilidad vigente correspondiente a esa aeronave;
7. las licencias apropiadas de los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina, si la Autoridad extranjera exige una licencia para la tripulación de cabina;
8. un certificado de homologación en cuanto al ruido, cuando corresponda, que se expedirá de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 16 de la OACI, Volumen I; y
9. las aprobaciones o licencias apropiadas de los miembros de la tripulación para la radio operación de la aeronave.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 6.1.2; 6.2.3; 11.1

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.2; 4.1.2; 4.2.3; 9.1

Convenio de Chicago, Artículo 29

Documento 8335 de la OACI, Parte IV: Adjunto

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: 1.3.4; 1.3.5; 1.3.6; 1.3.7

14 CFR 129.13

#### INFORMACIÓN ADICIONAL Y FORMULARIOS QUE SE HAN DE LLEVAR A BORDO

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero se asegurará de que, además de los documentos y manuales que se prescriben en el párrafo 10.3.1.2 de esta parte, en todos los vuelos se lleven a bordo la información y los formularios que se indican a continuación según el tipo y área de operaciones:
2. el plan operacional de vuelo;
3. el libro técnico de a bordo que contenga, como mínimo, la información contenida en el párrafo 10.3.1.1(a) de esta parte;
4. los NOTAM correspondientes y la documentación de información aeronáutica y de instrucciones para el servicio;
5. la información meteorológica apropiada;
6. los manifiestos de pasajeros y de carga, según corresponda al vuelo previsto;
7. la documentación de masa y centrado de la aeronave, que certifique que la carga transportada está distribuida debidamente y sujetada de manera segura;
8. la notificación de cargas especiales, incluidas las de mercancías peligrosas; y
9. las cartas y los mapas actualizados del área de operaciones.
10. La Autoridad puede autorizar que la información detallada en el párrafo 10.3.1.3(a) de esta subsección se presente en un formato que no sea papel impreso, siempre que la información esté disponible para su inspección.

Convenio de Chicago, Artículos 29, 30 y 31

Documento 8335 de la OACI, Parte IV: Adjunto, Sección A

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: 1.3.6; 1.3.7; 1.3.8

#### PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS, MANUALES Y REGISTROS

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero deberá:
2. facilitar a toda persona autorizada por la Autoridad el acceso a los documentos, manuales y registros relativos a las operaciones de vuelo y el mantenimiento; y
3. presentar todos esos documentos, manuales y registros cuando la Autoridad lo solicite, en un plazo razonable.
4. En un plazo razonable después de que la persona autorizada por la Autoridad lo solicite, el PIC presentará a dicha persona la documentación, los manuales y los registros que se requiera llevar a bordo.

Convenio de Chicago, Artículo 16

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: 1.3.1

#### CONSERVACIÓN, PRESENTACIÓN Y USO DE LAS GRABACIONES DE LOS REGISTRADORES DE VUELO

1. Después de un accidente o incidente de una de las aeronaves de un explotador extranjero en [ESTADO], o cuando la Autoridad lo disponga, el explotador de servicios aéreos extranjero de una aeronave que lleve a bordo un registrador de vuelo conservará los datos originales grabados por lo menos durante 60 días, a menos que la Autoridad ordene algo diferente.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 6.3.5.2 y las notas 1 y 2; 11.6

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 4.3.4.2.1; 4.3.4.2.2 y las notas 1 y 2; 9.6

14 CFR 129.20

## OPERACIONES Y PERFORMANCE

#### CÁLCULO DE LA MASA PONDERADA DE PASAJEROS Y EQUIPAJE

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero calculará la masa de los pasajeros y del equipaje facturado utilizando:
2. la masa ponderada real de cada persona y la masa ponderada real del equipaje; o
3. los valores estándar de masa especificados por la Autoridad extranjera.
4. La Autoridad puede exigir a un explotador de servicios aéreos extranjero que opera en [ESTADO] que presente pruebas para validar cualquier valor estándar de masa utilizado.

#### AVIONES MONOMOTOR EN OPERACIONES NOCTURNAS O EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero no puede operar un avión monomotor que no sea de turbina:
2. de noche; ni
3. en IMC, excepto según VFR especiales.
4. Todo explotador de servicios aéreos extranjero puede operar un avión monomotor de turbina de noche y en IMC siempre que el Estado del explotador se haya asegurado de que:
5. el motor de turbina sea fiable;
6. los procedimientos de mantenimiento, las prácticas operacionales, los procedimientos de despacho de vuelos y los programas de instrucción para la tripulación del explotador sean adecuados;
7. el avión esté debidamente equipado para vuelos nocturnos y en IMC;
8. los aviones a los que se les haya expedido un certificado de aeronavegabilidad antes del 1 de enero de 2005 tengan un sistema de supervisión de tendencias del motor; y
9. los aviones a los que se les haya expedido un certificado de aeronavegabilidad el 1 de enero de 2005 o a partir de esa fecha tengan un sistema automático de supervisión de tendencias.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 5.1.2; 5.4.1; 5.4.2

#### OPERACIONES CON UN SOLO PILOTO SEGÚN LAS REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS O DE NOCHE

1. Ningún explotador de servicios aéreos extranjero operará un avión según las IFR ni de noche con un solo piloto, a menos que haya sido aprobado por el Estado del explotador y que el avión cumpla las condiciones siguientes:
2. el AFM no requiera que la tripulación de vuelo sea de más de un piloto;
3. el avión sea propulsado por hélice;
4. la configuración máxima aprobada no sea superior a 9 asientos de pasajeros;
5. la masa máxima certificada de despegue no sea superior a 5.700 kg;
6. el avión esté equipado con:
	* + 1. un piloto automático que funcione y que tenga, como mínimo, los modos de mantenimiento de altitud y selección de rumbo;
			2. auriculares con un micrófono de vástago o equivalente; y
			3. un medio para desplegar cartas que permita su lectura en cualquier condición de iluminación ambiente.
7. El PIC haya cumplido los requisitos de experiencia, instrucción, verificación y actividad reciente que prescriba el Estado del explotador.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.9.1; 4.9.2; 6.23; 9.4.5.1; 9.4.5.2R

#### REGLAS DE VUELO EN [ESTADO]

1. Dentro de los límites territoriales de [ESTADO], los explotadores de servicios aéreos extranjeros cumplirán las reglas y limitaciones de vuelo contenidas en la Parte 8 del presente reglamento.
2. Todo explotador de servicios aéreos extranjero se asegurará de que su tripulación de vuelo tenga a su disposición las reglas de vuelo que contenidas en la Parte 8 del presente reglamento y se haya familiarizado con estas.

## CUALIFICACIONES DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO

#### GENERALIDADES

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero se asegurará de que los miembros de su tripulación de vuelo cuenten con las debidas licencias y habilitaciones para las operaciones con destino a [ESTADO].

#### LIMITACIONES DE EDAD

1. Los explotadores de servicios aéreos extranjeros se asegurarán de que el PIC requerido que efectúa operaciones con un solo piloto en aeronaves con destino a [ESTADO] tenga menos de 60 años.
2. Para las aeronaves que efectúan operaciones con destino a [ESTADO] que requieran más de un piloto en la tripulación de vuelo, los explotadores de servicios aéreos extranjeros se asegurarán de que si un piloto tiene entre 60 y 65 años, el otro piloto tenga menos de 60 años.

Anexo 1 de la OACI: 2.1.10

#### COMPETENCIA LINGÜÍSTICA

1. Los explotadores de servicios aéreos extranjeros se cerciorarán de que la tripulación de vuelo de aeronaves con destino a [ESTADO] cumplan por lo menos con el requisito de competencia lingüística del nivel operacional de la OACI (Nivel 4), según figura en el Anexo 1 de la OACI para el idioma inglés y que esa competencia esté anotada en la licencia.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.9.1; 1.2.9.5; 1.2.9.6 y las notas 1 y 2

## Seguridad

#### SEGURIDAD DE LA AERONAVE

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero deberá:
2. asegurarse de que todo el personal correspondiente esté familiarizado con los requisitos pertinentes de los programas de seguridad del Estado del explotador y los cumpla;
3. establecer, mantener y dictar programas de instrucción reconocida que permitan al personal del explotador adoptar medidas apropiadas 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;
4. asegurarse de que, después de un acto de interferencia ilícita a bordo de una aeronave, el PIC o, en su ausencia, el explotador, presente sin demora un informe de dicho acto a la autoridad local designada y a la Autoridad del Estado del explotador;
5. asegurarse de que todas las aeronaves lleven a bordo una lista de verificación de los procedimientos que se deben seguir para buscar armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos ocultos en ese tipo de aeronave; y
6. asegurarse de que, si está instalada, la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo en todas las aeronaves destinadas al transporte de pasajeros se pueda trabar desde el interior del compartimiento para impedir el acceso no autorizado.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 13.2.1; 13.4.1; 13.4.2; 13.3; 13.5

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 11.1; 11.2.1; 11.2.2; 11.3

#### TRANSPORTE NO AUTORIZADO

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero deberá adoptar medidas para asegurarse de que nadie se esconda ni esconda carga a bordo de una aeronave.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 13.4.2

Anexo 17 de la OACI: 4.3.1; 4.3.2; 4.3.3; 4.5.1; 4.5.2; 4.5.3

## MERCANCÍAS PELIGROSAS

#### ENTREGA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS PARA TRANSPORTE AÉREO

1. Ningún explotador de servicios aéreos extranjero puede aceptar mercancías peligrosas para transporte por vía aérea en un vuelo con destino a [ESTADO], a menos que ese explotador:
2. haya sido autorizado por la Autoridad extranjera para hacerlo; y
3. haya impartido la instrucción requerida al personal.
4. El explotador de servicios aéreos extranjero deberá clasificar, documentar, certificar, describir, embalar, marcar y etiquetar debidamente las mercancías peligrosas, y ponerlas en condiciones adecuadas para el transporte, según se requiera en el programa de mercancías peligrosas del explotador aprobado por la Autoridad extranjera.
5. Cuando se haya conferido al explotador de servicios aéreos extranjero autoridad para aceptar mercancías peligrosas y este cuente con un programa aprobado de mercancías peligrosas autorizado por la Autoridad extranjera, dicho explotador presentará una copia de su programa de mercancías peligrosas a [AUTORIDAD DE ESTADO].

Anexo 18 de la OACI: 7.1; 8.1; 10.1; 10.2

#### TRANSPORTE DE ARMAS Y MUNICIONES DE GUERRA

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero que realice operaciones de transporte aéreo comercial con destino a [ESTADO]:
2. no transportará armas ni municiones de guerra por vía aérea, a menos que todos los Estados afectados lo hayan aprobado;
3. se asegurará de que las armas y las municiones de guerra:
	* + 1. se estiben en la aeronave en un sitio inaccesible para los pasajeros durante el vuelo; y
			2. en el caso de las armas de fuego, descargadas, a menos que antes del inicio del vuelo todos los Estados afectados hayan aprobado el transporte de dichas armas y municiones de guerra en circunstancias que difieran parcial o totalmente de las indicadas en este párrafo; y
4. se cerciorará de que, antes de iniciar el vuelo, se hayan notificado al PIC los detalles y la ubicación a bordo de la aeronave de toda arma y munición de guerra que se prevea transportar.

Convenio de Chicago, Artículo 35

Documento 9284 de la OACI

#### TRANSPORTE DE ARMAS Y MUNICIONES PARA USO DEPORTIVO

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero que realice operaciones de transporte aéreo comercial con destino a [ESTADO] adoptará todas las medidas necesarias para asegurarse de que se notifique de toda arma para uso deportivo que se prevea transportar por vía aérea.
2. El explotador de servicios aéreos extranjero que acepte transportar armas para uso deportivo se cerciorará de que:
3. se estiben en la aeronave en un sitio inaccesible para los pasajeros durante el vuelo, a menos que la Autoridad haya determinado que no es factible cumplir con este requisito y haya aprobado otros procedimientos; y
4. las armas de fuego u otras armas que puedan contener munición estén descargadas.
5. El explotador de servicios aéreos extranjero puede permitir a un pasajero llevar municiones para armas para uso deportivo en su equipaje facturado, conforme a lo aprobado por la Autoridad.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 13.6.1; 13.6.2

## APROBACIÓN A LOS EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJEROS PARA OPERAR AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA EN EL TERRITORIO DE [ESTADO]

#### SOLICITUD DE APROBACIÓN PARA OPERAR UNA AERONAVE PILOTADA A DISTANCIA EN EL TERRITORIO DE [ESTADO]

1. Ningún explotador de servicios aéreos extranjero procedente de otro Estado operará una RPA en [ESTADO], a menos que cuente con la correspondiente autorización de [AUTORIDAD DE ESTADO] y con las especificaciones relativas a las operaciones que [AUTORIDAD DE ESTADO] le haya expedido.
2. Cuando un explotador de servicios aéreos extranjero desee presentar una solicitud para operar una RPA en el territorio de [ESTADO], deberá:
3. presentar esa solicitud a [AUTORIDAD DE ESTADO] en el formato y de la manera prescritos; y
4. presentar esa solicitud completando el formulario de solicitud prescrito en la NE 10.8.1.1.
5. La solicitud de aprobación para operar en el territorio de [ESTADO] irá acompañada de una copia de los documentos siguientes, traducidos al inglés si los originales no están redactados en dicho idioma, para cada RPA que se tenga previsto operar en [ESTADO]:
6. una copia veraz y certificada del certificado de explotador de RPAS válido;
7. un certificado de matrícula de la aeronave;
8. un certificado de aeronavegabilidad;
9. las licencias de piloto a distancia y los certificados médicos;
10. una licencia de la estación de radio de la aeronave, si corresponde;
11. un certificado de seguro;
12. un certificado de homologación en cuanto al ruido expedido de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 16 de la OACI;
13. un programa de seguridad de explotador de servicios aéreos; y
14. cualquier otro documento que la Autoridad considere necesario para asegurar que las operaciones previstas se realizarán de manera segura.
15. Conforme al presente reglamento, el solicitante peticionará la expedición inicial de una aprobación para una RPA extranjera al menos 90 días antes de la fecha del inicio de la operación propuesta.
16. Después de que la Autoridad haya expedido la aprobación para una RPA extranjera, el explotador procederá a:
17. presentar un plan de vuelo antes de operar la RPA;
18. seguir las reglas operacionales para las RPA contenidas en el párrafo 8.8.1.33 del presente reglamento;
19. notificar de inmediato a la Autoridad y al ATC en caso de cancelación de un vuelo; y
20. cuando se hagan cambios al vuelo propuesto, presentar dichos cambios a la Autoridad para su consideración.

Nota: El Documento 10019 de la OACI, Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), contiene información adicional acerca del marco normativo cambiante de los sistemas de aeronaves no tripuladas.

Convenio de Chicago, Artículo 8

Anexo 2 de la OACI: 3.1.9; Apéndice 4: 1.1; 1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 1.7; 2.1; 2.2; 2.3; 3.1; 3.2; 3.3; 3.4; 3.5; 3.6

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

REGLAMENTO MODELO DE LA AVIACIÓN CIVIL

[ESTADO]

PARTE 10. 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 10.1.1.5 indica una norma que se exige en el párrafo 10.1.1.5 de esta parte.

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

## PARTE 10. NORMAS DE EJECUCIÓN

#### NE 10.1.1.5 AUTORIDAD PARA INSPECCIONAR

1. INSPECTORES AUTORIZADOS.
2. Los inspectores autorizados que se asignen para inspeccionar aeronaves extranjeras tendrán experiencia y sabrán la diferencia entre las inspecciones de rampa efectuadas por sus propios explotadores (nacionales) como parte de las responsabilidades administrativas del AOC y las inspecciones de vigilancia efectuadas en aeronaves de explotadores de servicios aéreos extranjeros.
3. Estos inspectores habrán recibido instrucción específica, estarán autorizados para efectuar esas inspecciones y tendrán las debidas credenciales que los identifiquen como inspectores autorizados empleados por [AUTORIDAD DE ESTADO].
4. Las inspecciones de rampa de los explotadores de servicios aéreos extranjeros se harán de manera similar a las inspecciones de rampa de los explotadores nacionales, con algunas diferencias importantes, dado que las normas que rijan para los explotadores de servicios aéreos extranjeros se basarán principalmente en las normas internacionales y en los reglamentos nacionales derivados de normas internacionales.
5. Los inspectores autorizados demostrarán competencia lingüística en el idioma inglés en el nivel operacional de la OACI (Nivel 4) o superior.
6. Los inspectores autorizados tendrán pruebas en sus registros personales de instrucción de que recibieron instrucción y tienen conocimientos de los temas a continuación:
	* + 1. el Convenio de Chicago y sus anexos 1, 6, 7 y 8;
			2. las diferencias entre las normas de la OACI y el reglamento nacional, el cual puede ser más detallado o restrictivo;
			3. diplomacia, incluido el manejo de posibles dificultades lingüísticas y diferencias culturales;
			4. la soberanía de la aeronave extranjera, lo cual significa que la autoridad del inspector se limita a documentar, comunicar y notificar resultados, a excepción de lo dispuesto en el párrafo 10.1.1.5(a)(3) de esta parte;
			5. la observación, el registro y la notificación de los procedimientos durante las inspecciones de los explotadores de servicios aéreos extranjeros; y
			6. las actividades de vigilancia que no estén vinculadas al proceso de certificación del explotador.
7. PLANIFICACIÓN PREVIA A LA INSPECCIÓN.
8. Los inspectores autorizados se prepararán para las inspecciones de los explotadores de servicios aéreos extranjeros informándose de los cambios recientes al reglamento nacional con respecto a las operaciones de los exploradores de otros Estados.
9. Se verificará la autoridad que posee el explotador de servicios aéreos extranjero para operar en [ESTADO] y para operar la aeronave particular de que se trate teniendo en cuenta sus marcas de nacionalidad y de matrícula.
10. Se examinará el registro del historial del explotador de servicios aéreos extranjero en [ESTADO], incluidos los registros de inspecciones anteriores de aeronaves y los de la aeronave en particular que sea objeto de la inspección en busca de medidas pendientes o tendencias recurrentes que podrían justificar atención especial.
11. Las inspecciones de rampa abarcarán la aeronave y a la tripulación, las operaciones de la estación de línea, el servicio y el mantenimiento, así como el estado de la zona de la rampa y las puertas y la actividad en estas. Las limitaciones de tiempo se pueden aplicar únicamente a la inspección de la aeronave y la tripulación. Se determinará el número de inspectores autorizados y de las especializaciones necesarias, la distribución de tareas y el tiempo que se asignará a cada una.
12. Dado que el plan de inspección comprende inspecciones a fondo, no será posible abarcar todos los elementos deseados en el tiempo disponible para una inspección en particular sin causar demoras excesivas para el explotador de servicios aéreos extranjero.
13. El plan de inspección general contemplará que las inspecciones de las aeronaves de un explotador de servicios aéreos extranjero las pueden realizar distintos inspectores autorizados en aeródromos diferentes. Algunos elementos estarán contenidos en todas las inspecciones mientras que otros se pueden distribuir a lo largo de varias inspecciones. Por ese motivo, se conservarán los registros completos de todas las inspecciones de las aeronaves de un explotador en particular en una base de datos central, en formato impreso o electrónico que sea accesible y fácil de actualizar para los inspectores autorizados.
14. A partir de estos registros se planificará el contenido de las inspecciones de manera que se haga una inspección completa de la aeronave de un explotador de servicios aéreos extranjero a lo largo de un período definido.
15. Se escogerá una aeronave en particular para inspección al azar y de manera no discriminatoria. Sin embargo, la selección seguirá los principios de gestión de riesgos para identificar las operaciones que se percibe que presentarán un riesgo a la seguridad más elevado y, en consecuencia, realizar actividades de inspección adicionales dirigidas a esas operaciones, las cuales se pueden vincular con:
	* + 1. el Estado del explotador;
			2. el tipo de aeronave;
			3. el tipo de operación (programada, no programada, de carga, etc.);
			4. el explotador de servicios aéreos extranjero; o
			5. la aeronave.
16. INSPECCIONES.
17. El alcance de una inspección de rampa de un explotador de servicios aéreos extranjero responde a las siguientes características:
	* + 1. No es posible incluir todos los elementos de la lista de verificación en todas las inspecciones de rampa. Las inspecciones se planificarán de manera que abarquen los elementos de alto riesgo e incluirán todos los demás elementos a lo largo de una serie de inspecciones.
			2. Es esencial que se conserven registros adecuados y que haya plena coordinación entre todos los inspectores autorizados que participan de las inspecciones de rampa de un explotador.
18. Las áreas que se verificarán durante una inspección de rampa son:
	* + 1. el puesto de pilotaje;
			2. la seguridad de las cabinas;
			3. el estado del exterior de la aeronave;
			4. la carga; y
			5. aspectos generales.

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 4.2.2.2; 4.2.2.3

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 2.2.2.2; 2.2.2.3

Documento 8335 de la OACI, Parte IV: Adjunto

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: 5.4

1. La Autoridad usará la lista de verificación siguiente cuando realice las inspecciones de rampa de los explotadores de servicios aéreos extranjeros.

|  |
| --- |
| **[ESTADO]****INSPECCIÓN DE RAMPA DE UN EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJERO. Página 1** |
| 1.a. Nombre del inspector:1.b. Tipo de inspector: [ ] OPS [ ] AW [ ] C/S | 2.a. Nombre en el AOC:2.b. Número de vuelo: | 3. Estado del explotador: |
| 4.a. Tipo de aeronave:4.b. Número de matrícula: | 5.a. Nombre del PIC:5.b. Número de licencia: | 6.a. Nombre del CP:6.b. Número de licencia: |
| 7. Resultado de la inspección:[ ]  Satisfactoria (S) [ ]  Insatisfactoria (I) | 8. Medida adoptada según el párrafo 10.1.15(a)(3): [ ]  Sí [ ]  No | 9. Fecha (dd/mm/aaaa): |
| **I. Los documentos que se examinarán en la inspección de un explotador de servicios aéreos extranjero son:** |
| **Elementos** | S/I |
|  | 1. Certificado de matrícula de la aeronave
 |  |
|  | 1. Certificado de aeronavegabilidad
 |  |
|  | 1. Certificados de competencia, licencias y evaluación médica de la tripulación de vuelo
 |  |
|  | 1. AOC y las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al tipo de aeronave, las cuales se han de llevar a bordo en todo momento hasta que un registro internacional de AOC en algún momento pueda proporcionar una manera alternativa de acceder a esta información
 |  |
|  | 1. Manual de vuelo u otro documento que contenga datos de performance
 |  |
|  | 1. Licencia de estación de radio
 |  |
|  | 1. Libro de a bordo de viaje, libro técnico o declaración general
 |  |
|  | 1. Aprobación para volver al servicio
 |  |
|  | 1. Registros de combustible y aceite
 |  |
|  | 1. Certificado de homologación en cuanto al ruido
 |  |
|  | **Observaciones:** |  |

|  |
| --- |
| **[ESTADO]** **INSPECCIÓN DE RAMPA DE UN EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJERO. Página 2** |
| **II. En toda inspección se incluirá el estado general de la aeronave, por ejemplo:** |
| **Elementos** | **S/I** |
|  | 1. Pérdida de combustible, aceite del motor o líquido hidráulico fuera de la tolerancia
 |  |
|  | 1. Áreas del tren de aterrizaje y del alojamiento de las ruedas
 |  |
|  | 1. Fuselaje y pilones, según corresponda
 |  |
|  | 1. Alas y pilones, según corresponda
 |  |
|  | 1. Motores, sus tomas de aire, conos de escape y sistemas inversores
 |  |
|  | 1. Hélices, según corresponda
 |  |
|  | 1. Montaje de empenaje o de cola
 |  |
|  | **Observaciones:** |  |
| **III. Documentos que han de examinarse en un número definido de inspecciones:** |
| **Elementos** | **S/I** |
|  | 1. MEL
 |  |
|  | 1. Manual de operación de la aeronave
 |  |
|  | 1. Datos de performance del campo de aviación
 |  |
|  | 1. Listas de verificación para procedimientos normales, anormales y de emergencia
 |  |
|  | 1. Cartas aeronáuticas (guía de rutas)
 |  |
|  | 1. Lista de verificación para procedimientos de registro de aviones
 |  |
|  | 1. Señales visuales para uso de las aeronaves interceptoras e interceptadas
 |  |
|  | 1. Formularios para completar sobre masa y centrado
 |  |
|  | 1. Informes y pronósticos meteorológicos
 |  |
|  | 1. Plan operacional de vuelo
 |  |
|  | 1. NOTAM
 |  |
|  | **Observaciones:** |  |
| **[ESTADO]** **INSPECCIÓN DE RAMPA DE UN EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS EXTRANJERO. Página 3** |
| **IV. Equipo de la aeronave que ha de examinarse en un número definido de inspecciones:** |
| **Elementos** | **S/I** |
|  | 1. Suficiente provisión de oxígeno para la tripulación y los pasajeros
 |  |
|  | 1. Tarjetas de instrucciones para los pasajeros y contenido
 |  |
|  | 1. Extintores de incendios portátiles para el compartimiento de la tripulación de vuelo y la cabina
 |  |
|  | 1. Balsas salvavidas y chalecos salvavidas o dispositivos de flotación individuales (según corresponda)
 |  |
|  | 1. Dispositivos de señales pirotécnicas de socorro (según corresponda)
 |  |
|  | 1. Botiquines de primeros auxilios y botiquines médicos (según corresponda)
 |  |
|  | 1. Puerta de la cabina de vuelo resistente a la penetración (según corresponda)
 |  |
|  | 1. Señales e iluminación de las salidas de emergencia
 |  |
|  | **Observaciones:** |  |
| **V. Equipo adicional de la aeronave que ha de examinarse anualmente conforme al AOC, según corresponda a la aeronave y a la operación, por ejemplo:** |
| **Elementos** | **S/I** |
|  | 1. ACAS
 |  |
|  | 1. ELT
 |  |
|  | 1. FDR y CVR
 |  |
|  | 1. GPWS con función frontal de predicción de riesgos en el terreno
 |  |
|  | **Observaciones:** |  |

Formulario de la CAA con fecha 11/2019

Documento 8335 de la OACI, Parte IV: Adjunto

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: 5.4

1. La Autoridad usará los procedimientos de las tablas a continuación para pronunciarse sobre los hallazgos de las inspecciones.

Tabla 1. Niveles de gravedad de los hallazgos y medidas conexas

| (1)Gravedad de los hallazgos | Medidas |
| --- | --- |
| (2)Información al PIC | (3)Información a la Autoridad extranjera responsable (Estado del explotador, Estado de matrícula, o ambos) y gerencia operacional del explotador | (4)Medidas correctivas requeridas |
| Menor | Sí | No | No |
| Considerable | Sí | SíCarta a la Autoridad extranjera y copia a la gerencia del explotador | No |
| Importante | Sí | SíCarta a la Autoridad extranjera y copia a la gerencia del explotador. En caso de daños a la aeronave que afecten la aeronavegabilidad, se establecerá comunicación directa con la Autoridad extranjera del Estado de matrícula. Según las disposiciones del Anexo 8 de la OACI, esa Autoridad extranjera se pronunciará sobre las condiciones para reincorporarla a la categoría de vuelo. Confirmación posterior con una carta a la Autoridad extranjera y una copia a la gerencia del explotador. | SíMedidas que consistan en restricciones operacionales, medidas correctivas antes del vuelo o en la sede de mantenimiento, prohibición de volar o retiro de la aprobación para operar en el territorio de [ESTADO] |

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: Tabla 6-1

Tabla 2. Ejemplos de hallazgos y niveles de gravedad

| (1)Descripción del elemento | Gravedad |
| --- | --- |
| (2)Menor | (3)Considerable | (4)Importante |
| 1. **PUESTO DE PILOTAJE – GENERALIDADES**
 |  |  |
| 1. Estado general
 | Sucio y desordenado |  | Objetos grandes sin sujeción (por ejemplo, carga o equipaje)Asientos defectuosos de la tripulación de vuelo |
| 1. Salidas de emergencia
 | No todas las salidas funcionan pero se aplazó debidamente la rectificación de defectos de acuerdo con las disposiciones de la MEL. | No todas las salidas funcionan y no se aplican las disposiciones de la MEL. | No hay salidas de emergencia que funcionen y la MEL no contempla disposiciones para la operación continua |
| 1. Equipo: GPWS
 | Inactivo y de acuerdo con las disposiciones de la MEL | Inactivo y no se aplican las disposiciones de la MEL | Se requiere GPWS predictivo pero no está instalado |
| 1. Equipo: computadora para la gestión de vuelos
 |  | Base de datos del FMS actualizada recientemente (28 días o menos) | Base de datos del FMS no actualizada desde hace más de 28 días |
| 1. Equipo: ACAS/CVR/FDR/ELT
 | Inactivo y de acuerdo con las disposiciones de la MEL | Inactivo y no se aplican las disposiciones de la MEL | Se requiere pero no está instalado |
| **B. DOCUMENTACIÓN DEL PUESTO DE PILOTAJE**  |  |  |
| 1. AFM
 |  | Sin pruebas de aprobación del Estado de matrículaIncompleto, pero es posible calcular la performance. | No está a bordo y no es posible calcular la performance |
| 1. Manual de operaciones
 |  | Incompleto (véase el Anexo 6 de la OACI, Apéndice 2) o no aprobado por el Estado del explotador o desactualizado | No se encuentra a bordo |
| 1. Listas de verificación
 | No están al alcance | No están fácilmente disponibles ni utilizables o desactualizado | No se encuentran a bordo |
| 1. Guía de rutas (cartas de navegación)
 | No están al alcance | Desactualizadas recientemente (28 días o menos)Fotocopias de las cartas vigentes | Desactualizadas desde hace tiempo (más de 28 días)No se encuentra a bordo |
| 1. MEL
 |  | No se encuentra a bordo o se usa la MMEL pero sin defectos aplazadosEl contenido de la MEL no refleja el equipo instalado de la aeronaveMEL no aprobada | No se encuentra a bordo o se usa la MMEL, con defectos aplazados |
| 1. Certificado de matrícula de la aeronave
 | Copia no certificada | No se encuentra a bordoSin traducción al inglés |  |
| 1. Certificado de aeronavegabilidad
 |  | No es el documento original ni una copia veraz y certificadaSin traducción al inglés | No se encuentra a bordoDesactualizado |
| 1. Licencias de los miembros de la tripulación (véase también el elemento G.3, Idioma utilizado en las comunicaciones, en esta tabla)
 | Forma o contenido que no cumple con las normas de la OACI | Sin traducción al inglés | No válidas para el tipo de aeronaveNo se encuentran a bordo o no tienen la debida convalidación del Estado de matrículaVencidas o sin evaluación médica de clase 1 |
| 1. Libro de a bordo de viaje o libro técnico equivalente
 | Defectos menores no documentados | A bordo pero completado incorrectamente | No se encuentra a bordo o no hay un documento equivalenteAprobación para devolución al servicio vencida o no válidaVenció la fecha límite del período para rectificación de los defectos aplazados de la MEL |
| 1. Licencia de estación de radio
 | Copia no certificada | No se encuentra a bordo |  |
| 1. Certificado de homologación en cuanto al ruido (cuando corresponda)
 | No se encuentra a bordoSin traducción al inglés |  |  |
| 1. AOC (copia veraz y certificada)
 |  | Sin una copia veraz y certificada del AOC |  |
| 1. Especificaciones relativas a las operaciones (copia)
 |  | Imprecisas (no actualizadas, ruta y tipo de operación incorrectos, aeronave o explotador incorrectos, etc.) o sin traducción al inglés |  |
| 1. Plan operacional de vuelo
 | No se conservó copia en tierra | Cálculos reales del vuelo pero sin documentos realesFalta de datos de control del combustible (vuelo de llegada)Cálculo del combustible insatisfactorio (vuelo de salida) | Sin preparación para el vuelo o con preparación incompletaCálculo de combustible requerido no disponible o no actualizado para las condiciones reales |
| 1. Hoja y datos de masa y centrado
 |  | Incorrectos pero dentro de los límites de la aeronave | Incorrectos y fuera los límites de operación o faltantesDatos de masa y centrado no disponibles |
| 1. Limitaciones de la performance de la aeronave utilizando datos vigentes de ruta, obstáculos del aeródromo y análisis de pista
 | Datos incompletos pero sin efecto en la operación en esa fecha (por ejemplo, sin datos de pista contaminada o mojada pero esas condiciones no están presentes) | Datos desactualizados o sin fecha de validez | Datos no disponibles |
| 1. Manifiesto de carga y, si corresponde, manifiesto de pasajeros
 |  | Algunas imprecisiones limitadas o faltan datos pero sin efecto en la seguridad | No está disponible o es sumamente impreciso o incompleto |
| 1. Inspección previa al vuelo
 | Formulario a bordo pero incompleto | No se llevó a cabo en el vuelo de llegada | No se llevó a cabo en el vuelo de salida |
| 1. Informes y pronósticos meteorológicos
 | No son los datos más recientes disponibles pero son válidos | No están impresos sino escritos a mano | No son válidos o no están disponibles |
| 1. NOTAM
 |  | Faltan determinados datos pertinentes en ruta | No están disponibles |
| 1. **PUESTO DE PILOTAJE. EQUIPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL**
 |  |  |
| 1. Extintores portátiles
 | No están fácilmente accesibles | VencidosNo están debidamente sujetados | Vacíos, número insuficiente o faltantesPresión considerablemente bajaInaccesibles |
| 1. Chalecos salvavidas y dispositivos de flotación (si se requieren)
 | No están directamente accesibles | Vencidos, según corresponda | No están disponibles para todos los miembros de la tripulación de la cabina de vuelo a bordo |
| 1. Arnés
 |  | Cinturón de seguridad en lugar de arnés | No está disponible o no funciona para todos los miembros de la tripulación de vuelo |
| 1. Equipo de oxígeno (si se requiere)
 |  | No hay acceso directo | No está disponible o no funciona para todos los miembros de la tripulación de vueloCantidad insuficiente de oxígeno |
| 1. Linterna eléctrica (operaciones de noche efectuadas por el explotador)
 | Solo una disponible | Batería con carga baja | No las hay en la cabina de vuelo o no funcionan |
| 1. **SEGURIDAD DE LA CABINA**
 |  |  |  |
| 1. Estado general
 | Sucia, desordenada y en malas condiciones | Alfombra sueltaPanel del piso suelto o dañadoAsientos defectuosos (sin estar marcados como tal) | No es posible desempeñar funciones sin restricciones, normales y anormales |
| 1. Asientos de la tripulación de cabina
 | Arnés y cinturón funcionan con dificultad | Correa o hebilla desgastada o dañada y no funciona | Para cualquier miembro de la tripulación mínima requerida de cabina: no se cuenta con un asiento o no se cuenta con arnés o cinturón en el asiento o no funcionan |
| 1. Botiquín de primeros auxilios y botiquín médico para emergencias
 | VencidosIncompletosNo están en el lugar indicado |  | No están disponibles |
| 1. Extintores portátiles
 | No están directamente accesibles | VencidosNo están debidamente sujetados | Vacíos, faltantes o presión considerablemente bajaInutilizables |
| 1. Chalecos salvavidas y dispositivos de flotación (si se requieren)
 | No están directamente accesibles | Vencidos, según corresponda | No hay para todas las personas |
| 1. Cinturones de seguridad (asientos de los pasajeros)
 | Correa o hebilla desgastada o dañadaNo están disponibles o no funcionan en todos los asientos de pasajeros y la aeronave se despachó conforme a la MEL | No están disponibles o no funcionan en todos los asientos de pasajeros y la aeronave no se despachó conforme a la MEL | No están disponibles o no funcionan para ningún pasajero |
| 1. Iluminación y señalización de las salidas de emergencia, linternas de emergencia
 |  | Algunas señales de salida de emergencia no funcionanNúmero insuficiente de linternas de emergencia; linternas de emergencia ubicadas incorrectamente; baterías de las linternas de emergencia con poca carga o descargadas | Defectos inaceptables del equipo de iluminación de emergencia de acuerdo con las disposiciones de la MEL |
| 1. Rampas y balsas salvavidas (según se requieran) (para vuelos prolongados sobre el agua)
 | No están en el lugar especificado por el Estado del explotador | Instaladas incorrectamente | Número insuficienteNo funcionan |
| 1. Provisión de oxígeno (tripulación de cabina y pasajeros)
 | Cantidad insuficiente de oxígeno o cantidad insuficiente de máscaras para pasajeros y miembros de la tripulación | Cantidad insuficiente de oxígeno o cantidad insuficiente de máscaras para pasajeros y miembros de la tripulación, y se vuela a un nivel de vuelo superior a 250 |  |
| 1. Tarjetas con instrucciones para emergencias
 | Tarjetas con instrucciones para emergencias insuficientes para todos los pasajeros | Tarjetas con instrucciones de otra aeronave o de versiones evidentemente distintasAlguna información faltante o incorrecta | No hay tarjetas con instrucciones para emergencias a bordo |
| 1. Miembros de la tripulación de cabina
 |  | Los miembros de la tripulación de cabina no están en el lugar especificado | Número insuficiente de miembros de la tripulación de cabina |
| 1. Acceso a las salidas de emergencia
 |  |  | Obstaculizado por equipaje o carga, etc.Obstaculizado por asientos |
| 1. Seguridad del equipaje de cabina
 |  |  | No estibado de manera segura |
| 1. Número de asientos
 |  |  | Más asientos que la capacidad certificadaAsientos utilizables insuficientes para todos los pasajeros a bordo |
| 1. **CONDICIONES EXTERIORES DE LA AERONAVE**
 |  |  |
| 1. Condiciones exteriores generales
 | Defectos menores | Defectos que no es necesario corregir antes del vuelo (corrosión visible, marcas ilegibles, etc.) | Defecto relacionado con la seguridad (requiere corrección antes de la salida)Deshielo inadecuado |
| 1. Puertas y escotillas
 | Defectos menores pero que no entorpecen el funcionamiento | Instrucciones para operar las puertas faltantes o no clarasSello levemente dañado | No funcionan y son incompatibles con el número de pasajeros a bordoSello faltante o gravemente dañado |
| 1. Controles de vuelo
 | Defectos menores | Malas condiciones (daños, cintas de unión faltantes o descargas estáticas, holguras, falta de lubricación, desprendimiento) | Daños, corrosión, pérdidas o desgaste fuera de los límites de la MEL, SRM, etc. |
| 1. Ruedas, neumáticos y frenos
 | Defectos menores | Señales de inflado insuficientePresión incorrecta de los neumáticosDesgaste inusual | Neumáticos desgastados o dañados más allá del límiteFrenos desgastados, con pérdidas o dañados más allá del límiteComponentes dañados o partes faltantes (por ejemplo, pernos de sujeción, sensores de calor, etc.) |
| 1. Tren de aterrizaje
 | Defectos menores | Indicios considerables de pérdida, montante bajo presión, corrosión y falta evidente de lubricación | Daños, corrosión, partes faltantes o pérdidas fuera de los límites |
| 1. Alojamiento de las ruedas
 | Defectos menores o suciedad | Indicios de pérdida, corrosión y clara evidente de lubricación | Daños, corrosión generalizada, o pérdidas fuera de los límites |
| 1. Toma de aire y tobera de escape
 | Defectos menores | Daños en la cubierta o el revestimientoAbolladuras y fisuras en la zona de escape, todo dentro de los límites, pero no asentadas en el registro técnico o en un documento equivalenteFugas menores de aceite y combustible | Daños (hendiduras, abolladuras, fisuras, etc.) fuera de los límites de la MEL, el AMM, el SRM, etc.Fugas fuera de los límites |
| 1. Álabes de la turbina (si corresponde)
 | Defectos menores | Daños en los álabes de la turbina dentro de los límites, pero no asentado en el registro técnico o en un documento equivalente | Daños (hendiduras, abolladuras, fisuras, etc.) fuera de los límites de la MEL, el AMM, el SRM, etc. |
| 1. Hélices (si corresponde)
 | Defectos menores | Todo explotador en las hélices dentro de los límites, pero no asentado en el libro técnico o documento equivalente | Daños (hendiduras, abolladuras, fisuras, etc.), pérdidas, álabes sueltos fuera de los límites de la MEL, el AMM, el SRM, etc. |
| 1. Reparaciones estructurales anteriores
 | Defectos menores | Sin información sobre reparaciones temporales, dudas sobre reparaciones anteriores y reparaciones aceptables para la continuación del vuelo | Reparaciones hechas indebidamente o diseño aparentemente insatisfactorioDaños a reparaciones anteriores |
| 1. Daños evidentemente no reparado
 | Dentro de los límites y registrado | Dentro de los límites, pero no registrado | Daños no evaluados y no registrados que afectan la aeronavegabilidad |
| 1. Pérdidas
 | Dentro de los límites | Pérdidas de agua y en los baños de larga data (hielo azul) | Pérdidas (de aceite, combustible, líquido hidráulico, agua) fuera de los límites |
| 1. **CARGA**
 |  |  |  |
| 1. Condiciones generales del compartimiento de carga y los contenedores
 | Luces parcialmente defectuosasDefectos menores pero en condiciones de seguridad | Paneles parcialmente dañadosContenedores parcialmente dañadosLuces defectuosas Trabas del piso que no funcionan (parcialmente)Acceso limitado a la zona de carga (en aeronave de configuración mixta [avión mixto])Daños en la red divisora o red protectora de la puerta | Paneles dañados fuera de los límitesContenedores dañadosDaños estructurales fuera de los límitesSistema extintor de incendios defectuoso o faltante (donde corresponda)Zona de carga no utilizada de acuerdo con la clasificaciónSin acceso a la zona de carga (en aeronave de configuración mixta [avión mixto])Sin red de barrera (avión mixto y aeronave con configuración de carga)Sin barrera ni cortina contra el humoTrabas del piso que no funcionan y están fuera de los límites de la MEL |
| 1. Mercancías peligrosas
 | Sin poder reconocer la mercancías peligrosas que se presentan al explotador para transporte | Sin reglamentos ni referencias a mercancías peligrosas | Sin información o con información incompleta al PIC sobre las mercancías peligrosas que transportada, en contravención de las disposiciones del Documento 9284 de la OACIDeficiencias: pérdidas, embalaje incorrecto, etiquetas faltantesMercancías peligrosas incorrectamente sujetadasCarga no efectuada de conformidad con las disposiciones del Anexo 18 de la OACIMercancías peligrosas transportadas si autorización o en contravención de las disposiciones del Anexo 18 de la OACI o del Documento 9284 de la OACI |
| 1. Seguridad de la carga a bordo
 | Daños menores en amarres, equipo de sujeción, tarimas, contenedores o trabas | Tarimas, contenedores o redes dañados | Carga sujeta de manera insegura y distribuida indebidamente:– Amarre– Equipo de sujeción– Tarimas y contenedores– SujecionesDistribución de la carga y límite de carga sobre el piso excedido |
| 1. **GENERALIDADES**
 |  |  |  |
| 1. Comentarios adicionales
 | Hallazgos generales con impacto menor en la seguridad | Hallazgos generales con incidencia considerable en la seguridad | Hallazgos generales con incidencia importante en la seguridad |
| 1. Reabastecimiento de combustible
 | La tripulación de cabina desconoce los procedimientos para el reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo | Sin procedimientos para el reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo | Con procedimientos pero que no se llevan a cabo |
| 1. Idioma utilizado en las comunicaciones
 |  | Licencias de piloto sin anotación de competencia lingüística en el idioma inglés o el idioma utilizado en radiotelefonía (excepto si el Estado de expedición pone a disposición el plan de ejecución) | Los pilotos no dominan el inglés ni el idioma empleado en radiotelefonía |

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: Tabla 6-2

#### NE 10.2.1.1 SOLICITUD DE APROBACIÓN PARA OPERAR EN EL TERRITORIO DE [ESTADO]

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero que prevea solicitar una aprobación para operar en el territorio de [ESTADO] deberá utilizar la solicitud a continuación.

|  |
| --- |
| **Solicitud de un explotador de servicios aéreos extranjero para operaciones de transporte aéreo comercial. Página 1***(Debe ser completada por un explotador de servicios aéreos extranjero que solicita a aprobación para efectuar operaciones en [ESTADO])* |
| **Sección 1. Debe ser completada por el solicitante** |
| **Sección 1A. Información del solicitante**  |
| 1. Nombre registrado y razón social de la empresa, si son diferentes, dirección de la empresa, dirección postal, teléfono, fax y correo electrónico. | 2. Dirección de la sede de operaciones, dirección postal, número de teléfono, fax y correo electrónico. |
| 3. Fecha propuesta de inicio de las operaciones (dd/mm/aaaa): | 4. Designador de 3 letras de la OACI para el explotador de aeronaves: |
| 5. Personal de gestión de operaciones: |
| 1. Nombre
 | 1. Cargo
 | 1. Teléfono, fax y correo electrónico
 |
|  |  |  |
| **Sección 1B. Tipo de aprobación solicitada *(Marcar los casilleros que corresponda)*** |
| 6. | a. [ ]  El explotador de servicios aéreos prevé realizar vuelos comerciales hacia y desde los aeródromos de [ESTADO]b. [ ]  El explotador de servicios aéreos prevé realizar únicamente sobrevuelos y escalas técnicas en [ESTADO] |
| 7. Tipos de operación propuestos por el explotador de servicios aéreos: | 8. Zonas geográficas de operaciones previstas y estructura de rutas propuesta: |
| 1. [ ]  Pasajeros y carga
2. [ ]  Carga únicamente
3. [ ]  Operaciones programadas
4. [ ]  Operaciones de vuelo de fletamento
5. [ ]  Mercancías peligrosas
 |
| **Solicitud de un explotador de servicios aéreos extranjero para operaciones de transporte aéreo comercial. Página 2**(Debe ser completada por un explotador de servicios aéreos extranjero que solicita a aprobación para efectuar operaciones en [ESTADO]) |
| **Sección 1C. Información sobre las aeronaves del explotador**  |
| 9. Proporcionar el lugar a bordo o documentación aparte en la que se enumeren las marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave como parte de la flota de aeronaves que se utiliza según el AOC: Proporcionar la siguiente información: |
| **Tipo de aeronave**(marca, modelo y serie, o serie maestra) | **Aprobaciónde RVSM[[2]](#footnote-2)** | **EDTO\*** | **Homologaciónen cuanto al ruido†***(Anexo 16, Capítulo)* | **Comentarios** |
| [Tipo 1 de aeronave] | [ ]  | [ ]  |  |  |
| [Tipo 2 de aeronave] | [ ]  | [ ]  |  |  |
| [Tipo 3 de aeronave] | [ ]  | [ ]  |  |  |
| [Tipo 4 de aeronave] | [ ]  | [ ]  |  |  |
| etc. | [ ]  | [ ]  |  |  |
| Adjuntar:* una copia veraz y certificada de un AOC válido y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones;
* una copia de la página de aprobación de una MEL por cada tipo de aeronave que se prevea operar en [ESTADO];
* una copia del certificado vigente de matrícula de la aeronave y del certificado de aeronavegabilidad expedidos para cada tipo de aeronave que se prevea operar en [ESTADO];
* una copia del certificado de seguro;
* una copia de los procedimientos y las prácticas operacionales del explotador de servicios aéreos extranjero;
* una copia de un documento que identifique las verificaciones de mantenimiento que se requiera efectuar en las aeronaves cuando estas sean operadas en el territorio de [ESTADO];
* una copia del contrato de mantenimiento entre el explotador de servicios aéreos extranjero y el AMO;
* una copia del acuerdo de servicios aéreos, con una cláusula de seguridad, según se muestra en la NE 10.2.1.1(B), que permite al explotador de servicios aéreos extranjero operar en [ESTADO];
* en el caso de una aeronave arrendada con tripulación, una copia de la aprobación de la Autoridad del Estado del explotador en que se identifique al explotador de servicios aéreos extranjero que ejerce el control de operaciones de la aeronave;
* en el caso de un explotador de servicios aéreos extranjero que no sea titular de un AOC expedido por la Autoridad, una copia del programa de seguridad propuesto por el explotador de servicios aéreos; y
* cualquier otro documento que la Autoridad considere necesario para asegurar que las operaciones previstas se realizarán de manera segura.
 |
| Firma: | Fecha (dd/mm/aaaa): | Nombre y cargo: |
| **Sección 2. Debe ser completada por [AUTORIDAD DE ESTADO]** |
| Evaluada por (nombre y oficina): | Decisión de [AUTORIDAD DE ESTADO]:[ ]  Se aprueba [ ]  No se aprueba |
| Observaciones: |
| Firma del representante de [AUTORIDAD DE ESTADO]: | Fecha (dd/mm/aaaa): |

Formulario de la CAA con fecha 11/2019

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: Adjunto C

#### NE 10.2.1.1(B) EJEMPLO DE CLÁUSULA DE SEGURIDAD

1. A continuación se presenta un ejemplo de la cláusula de seguridad (extraída del Documento 8335 de la OACI, *Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones*) que se insertará en los acuerdos de servicios aéreos para permitir a los explotadores prestar servicios a otro Estado y viceversa.
2. Cada Parte puede solicitar consultas en cualquier momento acerca de las normas de seguridad que mantiene la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, aeronaves y la operación de las aeronaves. Esas consultas tendrán lugar en los 30 días posteriores a la presentación de dicha solicitud.
3. Si al cabo de dichas consultas, una Parte concluye que la otra Parte no mantiene o administra con eficacia las normas de seguridad en los aspectos mencionados en el párrafo (1) de esta subsección que cumplen en ese momento las normas establecidas de conformidad con el Documento 7300 de la OACI, *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en adelante denominado el Convenio de Chicago, se informará a la otra Parte de esas conclusiones y de las medidas que se consideran necesarias para acatar las normas de la OACI. Luego, la otra Parte adoptará las medidas correctivas correspondientes en un plazo convenido.
4. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio de Chicago, se acuerda además que toda aeronave operada por una aerolínea de una Parte, o en nombre de esta, que preste servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte, puede, cuando se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección que realicen los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que esto no cause demoras innecesarias en la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, que la tripulación tenga las debidas licencias y que el equipo de la aeronave y el estado en que esta se encuentre cumplan las normas establecidas en ese momento en virtud del Convenio de Chicago.
5. Cuando resulte esencial adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una aerolínea, cada una de las Partes se reserva el derecho de suspender o modificar de inmediato la autorización de operación de una o varias aerolíneas de la otra Parte.
6. Toda medida que adopte una Parte de conformidad con el párrafo (4) precedente se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.
7. Con referencia al párrafo (2) precedente, si se determina que una de las Partes sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, se informará de ello al Secretario General de la OACI. También se le deberá informar de la posterior resolución satisfactoria de la situación.

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: Adjunto A

#### NE 10.2.1.2 EXPEDICIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES

1. Cuando [AUTORIDAD DE ESTADO] evalúe la solicitud de un explotador de servicios aéreos extranjero para operar en el territorio de [ESTADO], examinará:
2. las capacidades y el registro de supervisión de la seguridad de la Autoridad extranjera del Estado del explotador y, si fuera diferente, del Estado de matrícula; y
3. los procedimientos y las prácticas operacionales del explotador de servicios aéreos extranjero.

Nota: Esto es necesario para poder confiar en la validez de las licencias y los certificados vinculados al explotador de servicios aéreos extranjero y su personal, las aeronaves y capacidades operacionales, así como en el nivel de certificación y supervisión que la Autoridad extranjera del Estado del explotador aplica a las actividades del explotador de servicios aéreos extranjero.

1. [AUTORIDAD DE ESTADO] obtendrá información sobre las capacidades de supervisión de la seguridad y el nivel de cumplimiento de las normas de la OACI de la Autoridad extranjera del Estado del explotador utilizando la información del USOAP de la OACI. Esta información está disponible:
2. en el sitio web de la OACI (http://www.icao.int) mediante el sitio web de iSTARS;
3. en el sitio web de Auditoría de la supervisión de la seguridad operacional de la OACI, al cual [AUTORIDAD DE ESTADO] puede acceder a través de iSTARS, con una contraseña que la OACI pone a disposición de [AUTORIDAD DE ESTADO] únicamente; y
4. accediendo a los informes resumidos de las auditorías del USOAP disponibles a [AUTORIDAD DE ESTADO] en el sitio web de la OACI (www.icao.int/safety/iStars/pages/into.aspx), con una contraseña que la OACI pone a disposición de la [AUTORIDAD DE ESTADO] únicamente.
5. [AUTORIDAD DE ESTADO] obtendrá y evaluará información sobre el explotador de servicios aéreos extranjero. Esta información está disponible:
6. solicitando a la Autoridad extranjera del Estado del explotador los informes de todas las inspecciones que pueda haber realizado; y
7. solicitando acceso a los informes de auditoría de un explotador de servicios aéreos extranjero, realizadas por organizaciones independientes de auditoría de la aviación o por otros explotadores de servicios aéreos, como socios que comparten el código. Esas auditorías no reglamentarias se combinarán con otra información, como un informe del USOAP de la OACI u otros resultados de inspecciones para evaluar la solicitud.
8. La Autoridad completará la Sección 2 de la Solicitud de un explotador de servicios aéreos extranjero para operaciones de transporte aéreo comercial.
9. En caso de resultados negativos considerables o de deficiencias importantes pertinentes a la revisión de las capacidades de supervisión de la seguridad y el nivel de cumplimiento de la Autoridad extranjera del Estado del explotador con las normas de la OACI, [AUTORIDAD DE ESTADO] participará en conversaciones con la Autoridad extranjera del Estado del explotador para buscar la resolución de deficiencias antes de decidir si se aprueba o no la Solicitud de un explotador de servicios aéreos extranjero para operaciones de transporte aéreo comercial, y si se aprueban o no las especificaciones relativas a las operaciones.
10. En caso de resultados negativos considerables o de deficiencias importantes pertinentes a la evaluación del explotador de servicios aéreos extranjero, [AUTORIDAD DE ESTADO] no aprobará la Solicitud de un explotador de servicios aéreos extranjero para operaciones de transporte aéreo comercial, ni expedirá especificaciones relativas a las operaciones al explotador de servicios aéreos extranjero.

Documento 8335 de la OACI, Parte VI: 1.4; 3.1; 3.2; 3.3; 3.4; 3.5; 4.1; 4.2

#### NE 10.8.1.1 SOLICITUD DE APROBACIÓN PARA OPERAR UNA AERONAVE PILOTADA A DISTANCIA EN [ESTADO]

1. Todo explotador de servicios aéreos extranjero que prevea solicitar aprobación para operar una RPA en [ESTADO] utilizará la solicitud siguiente.

|  |
| --- |
| **Solicitud de un explotador de servicios aéreos extranjero para operaciones con aeronaves pilotadas a distancia. Página 1 de 3** |
| *Las secciones 1, 2, 3 y 4 serán completadas por un explotador de servicios aéreos extranjero que solicita aprobación para efectuar operaciones en [ESTADO].* |
| **Sección 1. Información del solicitante** |
| 1. Nombre del explotador o, si corresponde, nombre registrado y razón social de la compañía, si son diferentes, dirección postal, teléfono, fax y correo electrónico: | 2. Nombre y dirección postal de los pilotos a distancia de aeronaves, teléfono, fax y correo electrónico: |
| 3. Nombre y dirección de la compañía aseguradora, incluido teléfono, fax y correo electrónico: |
| **Sección 2. Identificación de la aeronave**  |
| 1. Número de matrícula de la aeronave:
2. Identificación de la aeronave que se usará en radiotelefonía, si corresponde:
3. Tipo de aeronave:
4. Descripción de la aeronave (por ejemplo, motores, hélices, envergadura, etc.):
5. Aeronave controlada por medio de:

[ ]  Visibilidad directa visual[ ]  Satélite[ ]  Programa informático[ ]  Otro 1. Equipo de la aeronave (por ejemplo, rociadores, tipo de cámara: imagen en vivo o fotografías):
2. Si está equipada con cámara, destino de la transmisión de la cámara de la aeronave:

[ ]  Sede principal del explotador o de la compañía[ ]  Otro (identificar): 1. Banda de frecuencia que se utilizará:
 |
| **Sección 3. Descripción de la operación prevista** |
| 12. | Tipos propuestos de operación: *(Marcar los casilleros que corresponda)* |
|  | 1. [ ]  Cartografía aérea
2. [ ]  Topografía aérea
3. [ ]  Fotografía aérea
4. [ ]  Publicidad aérea
5. [ ]  Vigilancia e inspección aéreas
6. [ ]  Gestión de incendios forestales
7. [ ]  Servicio meteorológico
 | 1. [ ]  Búsqueda y salvamento
2. [ ]  Investigación de accidentes e incidentes
3. [ ]  Sobrevuelo de [ESTADO] únicamente
4. [ ]  Sobrevuelo y escala técnica en [ESTADO]
 | 1. [ ]  Carga, indicar el tipo: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
2. Carga clasificada como mercancías peligrosas:

[ ]  Sí [ ]  No1. La carga útil es:

[ ]  Interna [ ]  Externa  | [ ]  Otra: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| **Solicitud de un explotador de servicios aéreos extranjero para operaciones con aeronaves pilotadas a distancia. Página 2 de 3** |
| 13. Reglas de vuelo: *(Marcar los casilleros que corresponda)*1. [ ]  VFR
2. [ ]  IFR
3. [ ]  IMC
4. [ ]  VLOS
 |
| 14. Fechas, zonas geográficas, descripción de las operaciones previstas y estructura de rutas propuesta:a. Fechas de vuelo previsto (dd/mm/aaaa): b. Punto de salida: c. Destino: d. Ruta que se seguirá: e. Velocidades de crucero: f. Nivel y altitud de crucero: g. Duración y frecuencia del vuelo: h. Sitios para aterrizaje de emergencia a lo largo de la ruta propuesta: i. Para aterrizajes de emergencia:(i) Persona responsable de la recuperación de la aeronave: (ii) Persona responsable de la limpieza en caso de impacto: j. Números de teléfono de los contactos de emergencia:  |
| **Sección 4. Características de una RPA** |
| 15.Características de una RPA:a. Tipo de aeronave: b. Masa máxima certificada de despegue: c. Número de motores: d. Requisitos de despegue y aterrizaje: e. Capacidades para detectar y evitar: f. Número y ubicación de las estaciones de pilotaje a distancia, así como los procedimientos de transferencia entre las estaciones de pilotaje a distancia, si corresponde: g. Información y descripción de la carga útil: h. Control visual para el despegue o aterrizaje, o despegue y aterrizaje manejados por una cámara a bordo:  |
| 16.Características de performance:a. Velocidades de operación: b. Velocidades de ascenso típicas y máximas: c. Velocidades de descenso típicas y máximas: d. Velocidades de viraje típicas y máximas: e. Autonomía máxima de la aeronave: f. Otras, como limitaciones por viento, formación de hielo y precipitación:  |
| 17.Capacidades de comunicación, navegación y vigilancia:a. Frecuencias y equipo para comunicaciones aeronáuticas sobre seguridad operacional: (i) Comunicaciones con el ATC, incluidos otros medios de comunicación:  (ii) Enlaces de C2, incluidos los parámetros de performance y la zona designada de cobertura operacional:  (iii) Comunicaciones entre el piloto a distancia y el observador de la RPA, si corresponde:  b. Equipo de navegación:  c. Equipo de vigilancia (por ejemplo, transpondedor de radar secundario para vigilancia, vigilancia dependiente automática, transmisión externa, etc.):  |
| **Solicitud de un explotador de servicios aéreos extranjero para operaciones con aeronaves pilotadas a distancia. Página 3 de 3** |
| 18.Procedimientos de emergencia: a. Falla de las comunicaciones con el ATC:  b. Falla del C2:  c. Falla de las comunicaciones del observador de la RPA o del piloto a distancia, si corresponde:  d. Falla del satélite, si corresponde:  e. Recuperación durante aterrizajes no programados:  f. Procedimiento de comunicación con el orden público local en caso de impacto:  |
| **Adjuntar copias de lo siguiente, con traducción al inglés si los documentos originales no están redactados en inglés:*** una copia veraz y certificada de un certificado de explotador de RPAS válido;
* un certificado de matrícula de la aeronave;
* un certificado de aeronavegabilidad;
* las licencias de piloto a distancia y los certificados médicos;
* una licencia de la estación de radio de la aeronave, si corresponde;
* un certificado de seguro;
* un certificado de homologación en cuanto al ruido expedido de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 16 de la OACI;
* un programa de seguridad de explotador de servicios aéreos; y
* cualquier otro documento que la Autoridad considere necesario para asegurar que las operaciones previstas se efectuarán de manera segura.
 |
| Firma del solicitante: |  | Fecha (dd/mm/aaaa): | Nombre y puesto: |
| **Sección 5. Debe ser completada por [AUTORIDAD DE ESTADO]**  |
| Evaluada por (nombre y oficina): | Decisión de [AUTORIDAD DE ESTADO]:[ ]  Se aprueba [ ]  No se aprueba |
| Observaciones: |
| Firma del representante de [AUTORIDAD DE ESTADO]: | Fecha (dd/mm/aaaa): |

Formulario de la CAA con fecha 11/2019

Anexo 2 de la OACI, Apéndice 4: 3.1; 3.2; 3,3

1. La mayoría de los explotadores de servicios aéreos internacionales de un Estado contratante tienen una sola Autoridad que expide los certificados de explotador de servicios aéreos y es responsable de la validez de las licencias de la tripulación y de la aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en dicho Estado. No obstante, lo mejor es considerar al Estado de matrícula y al Estado del explotador como entidades separadas hasta que se determine con certeza la situación exacta en relación con el arrendamiento o los arreglos. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*Según aprobación del Estado del explotador

†Según aprobación del Estado de matrícula [↑](#footnote-ref-2)