INTRODUCCIÓN A LA

LEY MODELO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y EL REGLAMENTO MODELO DE LA AVIACIÓN CIVIL

[ESTADO] es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), firmado en Chicago, Illinois, Estados Unidos (EE. UU.) el 7 de diciembre de 1944. Según el Artículo 12 del Convenio, [ESTADO], como Estado contratante, tiene la obligación de adoptar medidas para garantizar la seguridad por medio del cumplimiento de normas internacionales en materia de obligaciones de supervisión de la seguridad. Los elementos fundamentales de la supervisión de la seguridad nacional son leyes que establecen y facultan a una autoridad de la aviación civil (CAA) en [ESTADO], y la promulgación de reglamentos específicos para las operaciones de aviación civil.

La Ley Modelo de Seguridad de la Aviación Civil (Ley) y el Reglamento Modelo de la Aviación Civil (MCAR) se publican para ayudar al gobierno de [ESTADO] a llevar a cabo las responsabilidades relativas a la supervisión de la seguridad de la aviación. La Ley y el MCAR proporcionan información primaria suficiente para permitir a [ESTADO] cumplir sus responsabilidades generales de supervisión de la seguridad y enfatizar el compromiso de [ESTADO] con la seguridad de la aviación. Según los artículos 37 y 38 del Convenio de Chicago, [ESTADO] convino en acatar las normas y métodos recomendados (SARP) presentados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en una serie de Anexos al Convenio de Chicago en los que se tratan temas que van desde el otorgamiento de licencias a aviadores hasta el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea. Cada Anexo de la OACI establece normas que son los estándares mínimos requeridos para operar en la aviación internacional una aeronave matriculada en un Estado contratante. Las prácticas recomendadas estipuladas en cada Anexo de la OACI no son obligatorias; sin embargo, proporcionan información acerca de las normas que se deben observar a fin de garantizar la seguridad operacional en la aviación.

**LEY MODELO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

La Ley Modelo de Seguridad de la Aviación Civil sienta una base jurídica para el establecimiento de una CAA en [ESTADO], a la cual se hace referencia en la Ley y en el presente reglamento como la Autoridad. La Ley establece la Autoridad y la supedita al Director de la aviación civil, al cual se hace referencia en la Ley como el Director, y define las obligaciones y la autoridad concedida al Director conforme a la legislación de [ESTADO].

La Ley consta de nueve capítulos. Los capítulos del I al IV tratan la organización, la administración y las facultades y obligaciones generales de la Autoridad. El Capítulo V exige la matrícula de una aeronave en [ESTADO] y convierte el mantenimiento al día de un sistema de registro de esa matrícula en una cuestión de derecho. El Capítulo VI describe los fundamentos jurídicos para el reglamento de seguridad impuesto por la Autoridad, e incluye el otorgamiento de licencias y la certificación de los explotadores y el personal de aviación, las obligaciones que se exigen a los explotadores y los aviadores, la facultad de inspección que se concede a la Autoridad y las prohibiciones aplicables a todos los ciudadanos de [ESTADO] en materia de aviación. El Capítulo VII estipula las sanciones civiles y penales que la Autoridad puede imponer por infracciones a la ley o al reglamento y el Capítulo VIII establece el procedimiento que la Autoridad debe seguir en las medidas coercitivas. El Capítulo IX establece la autoridad legal del reglamento económico de los explotadores de servicios aéreos, donde se confiere esa autoridad a un ministro.

Se reconoce la posibilidad de que la mayoría de los signatarios del Convenio de Chicago ya cuenten con una ley de aviación civil. El objetivo de la Ley es sentar las bases para analizar y modificar ley vigente cuando [ESTADO] lo considere necesario.

**REGLAMENTO MODELO DE LA AVIACIÓN CIVIL**

El MCAR presenta las normas de la OACI como requisitos reglamentarios para las aeronaves que se prevea operar internacionalmente desde y hacia [ESTADO]. Cuando corresponda, se mencionan los métodos recomendados de la OACI a efectos de complementar la información. Cada parte del MCAR presenta las SARP de los Anexos correspondientes de la OACI, complementados con las secciones del título 14 del Código de Reglamentos Federales (14 CFR) de los Estados Unidos (EE. UU.), *Aeronáutica y espacio*, o los Requisitos Conjuntos de Aviación (JAR) europeos. Complementar con el título 14 del CFR o los JAR permite una implementación eficiente de las SARP básicas de la OACI en función de la experiencia adquirida por la Administración Federal de Aviación (FAA) y las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA). En algunos casos, la práctica reglamentaria moderna en la aviación excede los requisitos contenidos en los Anexos de la OACI o regula áreas que la OACI aún no aborda. En los casos en que el presente reglamento exceda los requisitos de un Anexo específico de la OACI o se refiera a un área que los Anexos de la OACI no tratan, el reglamento se basará en las disposiciones pertinentes del título 14 del CFR y los JAR.

La práctica de la aviación moderna presenta situaciones complejas a la Autoridad. El MCAR procura abordar la situación actual que afronta la mayoría de los países, con las aeronaves que operan en un Estado y en la aviación internacional. Una de las suposiciones subyacentes del presente reglamento es que la mayoría de las aeronaves matriculadas en [ESTADO] tendrán la opción de operar tanto en la aviación local como en la internacional. La simplicidad del reglamento de la aviación civil en esos casos contribuye a una aplicación uniforme de las SARP de la OACI en toda la comunidad de la aviación de [ESTADO].

En la mayoría de los casos, una Autoridad moderna debe considerar una gama de situaciones diversas y regular a su comunidad de la aviación. La clave para la garantía satisfactoria de la seguridad y la rendición de cuentas es el uso eficiente y eficaz de la comunicación y la transferencia de datos. El presente reglamento supone que las situaciones a continuación se presentarán en [ESTADO] y en la mayoría de los Estados contratantes:

* hay aeronaves matriculadas en [ESTADO] que fueron diseñadas y fabricadas en otro Estado contratante:
* hay aeronaves matriculadas en [ESTADO] que fueron diseñadas en un Estado contratante y fabricadas en otro Estado contratante;
* [ESTADO] puede tener titulares de un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) que operan aeronaves matriculadas en otro Estado contratante y que pueden tener un Estado de diseño y un Estado de fabricación distintos;
* [ESTADO] puede tener titulares de un AOC que forman parte de un consorcio regional, con operaciones e instalaciones de mantenimiento en un país vecino.
* los explotadores de servicios aéreos internacionales de [ESTADO] pueden operar en países que requieren licencias de piloto con más términos y condiciones que los que se requieren en el Anexo 1 de la OACI, *Licencias al personal*, y que difieren según el país o la región; y
* [ESTADO] puede hospedar a explotadores de servicios aéreos u organismos de mantenimiento que tienen la obligación de seguir el reglamento de otro país o región además del reglamento de [ESTADO].

El MCAR se presenta en 11 partes. Revisten especial interés las normas de ejecución (NE) que figuran en cada parte. Estas NE proporcionan requisitos detallados que confirman la intención de un reglamento presentado en una parte y, a menos que se indique lo contrario, tienen la fuerza y el efecto legales del reglamento al que se refieren.

**Parte 1. Políticas, procedimientos y definiciones generales**

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

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

**Parte 2. Licencias al personal**

La Parte 2 del MCAR se refiere al otorgamiento de licencias al personal de aviación. El Artículo 32 del Convenio de Chicago requiere que [ESTADO] expida licencias y certificados de competencia, o que convalide las licencias o los certificados expedidos por otros Estados contratantes, al piloto de una aeronave y a los demás miembros de la tripulación de vuelo de toda aeronave que se utilice en vuelos internacionales. El fundamento de esta obligación emana del objetivo de promover y efectuar operaciones regulares de aeronaves sin riesgo, para lo cual se elaboran y aplican procesos de certificación y otorgamiento de licencias aceptables en todo el mundo. Si los mismos procesos se extienden a las operaciones nacionales, [ESTADO] puede garantizar la seguridad general de la operación de aeronaves mediante la unificación de los requisitos para el otorgamiento de licencias. El Anexo 1 de la OACI presenta las especificaciones internacionales generales para el otorgamiento de licencias al personal acordadas por los Estados contratantes.

La mayoría de las normas del Anexo 1 de la OACI no proporcionan detalles suficientes para el manejo diario de las actividades de otorgamiento de licencias al personal de un Estado. Esta parte del MCAR presenta requisitos detallados sobre las normas generales contenidas en el Anexo 1 de la OACI sobre el otorgamiento y la certificación de las licencias de pilotos, instructores de vuelo, ingenieros de vuelo, aeronavegantes, oficiales de operaciones de vuelo, mecánicos, controladores de tránsito aéreo y operadores de estaciones aeronáuticas, así como para la evaluación médica de la tripulación de vuelo y los operadores de estaciones aeronáuticas. Asimismo, esta parte se refiere a algunas licencias que no están no incluidas en el Anexo 1 de la OACI, como aparejadores de paracaídas, autorizaciones de inspección, especialistas en reparación aeronáutica y personas designadas. Las normas médicas y sobre el otorgamiento de licencias se basan en el Anexo 1 de la OACI, por medio de la Enmienda 175; el título 14 del CFR y los Requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo (JAR-FCL).

Nota: En la versión 2.9 del MCAR, la CAA tiene la responsabilidad, conforme avanza la tecnología, de fijar y actualizar periódicamente los requisitos de instrucción y pruebas para el personal titular de una licencia. Estos requisitos de instrucción y pruebas se pueden actualizar más fácilmente con el uso de las normas de la prueba de pericia (STS) que con cambios normativos. Algunos ejemplos de las STS se pueden consultar en el curso 18710 de la OACI, Inspector de seguridad del gobierno: licencias del personal (GSI-PEL).

**Parte 3. Organizaciones de instrucción reconocida**

La Parte 3 del MCAR prescribe los requisitos reglamentarios para la certificación y la administración de las organizaciones de instrucción reconocida (ATO) y se refiere otros ámbitos de la instrucción del aviador. El uso de una ATO para la instrucción y la cualificación de aviadores es común en la aviación moderna, en particular cuando los explotadores actualizan su inventario de aeronaves y los aviadores hacen la transición a operar aeronaves nuevas. A partir del 3 de noviembre de 2022, las ATO se usarán también para la instrucción y la cualificación de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y de los pilotos a distancia, cuando los explotadores los añadan a su inventario y los pilotos hagan la transición a operar tipos distintos de RPAS.

Los requisitos de las ATO dispuestos en esta parte y los requisitos de licencia y certificación de la Parte 2 del presente reglamento están interrelacionados. Aun cuando [ESTADO] no tenga una ATO en el país, los requisitos de funcionamiento de una ATO rigen para los requisitos de la instrucción necesaria para acceder a la certificación de [ESTADO]. Por lo tanto, los ciudadanos de [ESTADO] que reciban instrucción impartida por una ATO extranjera deberán recibirla de una que cumpla los requisitos de [ESTADO]. Esta situación se presenta cuando el titular de un certificado de explotador de servicios AOC de [ESTADO], por ejemplo, una línea aérea nacional, integra un consorcio regional junto con otros titulares de AOC de los Estados contratantes de la región y el consorcio haya establecido una ATO en uno solo de dichos Estados contratantes. Las reglas dispuestas en esta parte contemplan esta situación.

A medida que avanza la tecnología, es responsabilidad de las autoridades de la aviación las CAA fijar y actualizar periódicamente los requisitos de instrucción para los titulares de licencias del personal. En esta parte no se incluyen los planes de estudios específicos para la instrucción ya que resulta más fácil actualizarlos con aprobación de la Autoridad.

Esta parte usa las SARP del Anexo 1 de la OACI, y se basa en gran medida en secciones del título 14 del CFR y, en las versiones anteriores del MCAR, en los conceptos de los JAR-FCL y los JAR 147/Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) 147. Esta parte se basa en el Anexo 1 de la OACI, Enmienda 175; Documento 9841 de la OACI, *Manual sobre el reconocimiento de organizaciones de instrucción de las tripulaciones de vuelo*, tercera edición (2018); y el Documento 9868 de la OACI, *Procedimientos para los servicios de navegación aérea: Instrucción (PANS-TRG)*, Enmienda 6, segunda edición (2016).

**Parte 4. Matrícula y marcas distintivas de las aeronaves**

La Parte 4 del MCAR estipula los requisitos para la matrícula de aeronaves en [ESTADO] y rige la aplicación de las marcas de nacionalidad y de matrícula. Esta parte del MCAR emana del Anexo 7 de la OACI, por medio de la Enmienda 6, y se complementa con el título 14 del CFR. La EASA no publica reglas para la matriculación y las marcas distintivas de aeronaves sino que delega esa responsabilidad a cada uno de los Estados contratantes.

**Parte 5. Aeronavegabilidad**

En la Parte 5 del MCAR se parte del supuesto de que [ESTADO] actualmente no tiene ni los medios ni la demanda para expedir su propio certificado original de tipo y, por consiguiente, no será el Estado de diseño ni el Estado de fabricación. El objetivo de esta parte es tratar la situación compleja a la que se enfrenta actualmente la mayoría de los países respecto a la aeronavegabilidad de las aeronaves explotadas dentro del país y en la aviación internacional. En muchos casos, existen aeronaves matriculadas en [ESTADO] que fueron diseñadas y fabricadas en otro Estado contratante, y aeronaves matriculadas en [ESTADO] que fueron diseñadas en un Estado contratante y fabricadas en otro Estado contratante. Asimismo, en [ESTADO] puede haber titulares de un AOC que operan aeronaves matriculadas en otro Estado contratante y que tienen un Estado de diseño y un Estado de fabricación distintos. En [ESTADO] también puede haber titulares de un AOC que integran un consorcio regional con servicios de mantenimiento en un Estado vecino. La aeronavegabilidad correcta de las aeronaves matriculadas en [ESTADO] es el resultado de la comunicación. El presente reglamento requiere que todas las personas que explotan aeronaves matriculadas en [ESTADO] notifiquen a la Autoridad cuando se presenten determinadas situaciones. La Autoridad tiene la obligación de brindar información acerca de aeronaves, problemas de aeronavegabilidad e información de contacto vigente al Estado de diseño o al Estado de fabricación de manera que la Autoridad pueda recibir toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de todos los tipos de aeronaves que se explotan en [ESTADO].

Esta parte de los MCAR presenta los requisitos reglamentarios para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves que se prevé explotar en [ESTADO] y usa las SARP del Anexo 6 de la OACI y las SARP de mantenimiento de la aeronavegabilidad del Anexo 8 de la OACI, complementadas con secciones del título 14 del CFR y, en versiones anteriores del MCAR, con los conceptos de los JAR antes de que se los incorporara a los reglamentos de la Unión Europea (UE). Esta parte se basa en el Anexo 6 de la OACI, Parte I, *Transporte aéreo comercial internacional – Aviones,* Enmienda 43; el Anexo 6, Parte II, *Aviación general internacional – Aviones,* Enmienda 36; el Anexo 6, Parte III, *Operaciones internacionales – Helicópteros,* Enmienda 22; el Anexo 8, Enmienda 106; y el Documento 9760 de la OACI, *Manual de aeronavegabilidad,* tercera edición (2014).

**Parte 6. Organismos de mantenimiento reconocidos**

La Parte 6 del MCAR presenta las reglas para las actividades de certificación y supervisión de los organismos de mantenimiento reconocidos (AMO) que realiza la Autoridad de [ESTADO]. El mantenimiento apropiado de las aeronaves es fundamental para la seguridad de la aviación y exige un mantenimiento de registros meticuloso.

El Anexo 6 de la OACI dispone el mantenimiento de aeronaves con AMO o sistema equivalente, el cual es una persona o un organismo reconocido por la Autoridad de [ESTADO]. Para los titulares de un AOC, esto significa que pueden efectuar el mantenimiento de su propia aeronave si el titular del AOC también está certificado como AMO; puede hacer que su aeronave reciba mantenimiento en otro AMO; o, de igual forma, puede efectuar el mantenimiento de su aeronave conforme al programa de mantenimiento de su AOC aprobado por la Autoridad de [ESTADO]. Los requisitos de mantenimiento para los titulares de un AOC que realicen el mantenimiento de sus aeronaves según un sistema equivalente se describen en la Parte 9 del presente reglamento.

Cuando [ESTADO] es el Estado del explotador y el Estado de matrícula de una aeronave, [ESTADO] tiene la responsabilidad de aprobar a los AMO, personas u organismos que se empleen para efectuar el mantenimiento de esa aeronave. El párrafo 6.2.1.5(a)(3) de esta parte exige que un AMO solicitante dentro de [ESTADO] dé a conocer todos los certificados de AMO que posea en cualquier Estado contratante que no sea [ESTADO]. Muchos consorcios de aerolíneas regionales utilizan instalaciones de mantenimiento comunes en un Estado contratante. Esta práctica no exime a [ESTADO] de aprobar a los organismos de mantenimiento que sus explotadores de servicios aéreos empleen y que figuren en el registro de matrículas de [ESTADO]. [ESTADO] puede tener acuerdos formales con uno o varios Estados extranjeros para permitir la aceptación recíproca de la certificación de los AMO.

Cuando el Estado del explotador y el Estado de matrícula de una aeronave sean distintos, a partir de un cambio del Anexo 6 de la OACI, vigente desde el 5 de noviembre de 2020, se exige que todas las aeronaves del Estado del explotador que figuren en un registro de matrículas extranjero reciban mantenimiento:

* en un AMO reconocido por el Estado de matrícula extranjero; o
* en un AMO reconocido por otro Estado extranjero que el Estado de matrícula autorice; o
* por una persona o un organismo, de acuerdo con los procedimientos que el Estado de matrícula autorice.

En esta situación, el Estado del explotador no tiene la obligación de certificar a los AMO, las personas o los organismos extranjeros por sí mismo sino que puede aceptar las certificaciones o las aprobaciones extranjeras por diversos medios, como la convalidación o un acuerdo con el Estado extranjero. El Estado del explotador sigue teniendo la responsabilidad de comprobar que sus explotadores de servicios aéreos realicen el mantenimiento de conformidad con los requisitos del Estado de matrícula.

Esta parte del MCAR se basa en el Anexo 6 de la OACI, Parte I, Enmienda 43; Parte II*,* Enmienda 36; y Parte III, Enmienda 22; Anexo 8*,* Enmienda 106; y el Documento 9760 de la OACI.

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

**Parte 7. Instrumentos y equipo**

La Parte 7 de los MCAR presenta las SARP de la OACI como requisitos normativos para los instrumentos y el equipo en las aeronaves que se prevé explotar en [ESTADO]. Al igual que otras partes del presente reglamento, esta presenta las SARP contenidas en el Anexo 6 de la OACI, complementadas con secciones del título 14 del CFR o de los JAR. El complemento que aportan las secciones del título 14 del CFR y los JAR permite una aplicación más eficiente de las SARP básicas de la OACI, en función de la experiencia adquirida por la FAA y las antiguas JAA.

Los requisitos contenidos en esta parte se refieren a las operaciones de los titulares y no titulares de un AOC. Para señalar los requisitos de esta parte que se aplican a todas las aeronaves, y a los titulares y no titulares de un AOC, se antepone la sigla [AAC] al requisito particular. Para señalar los requisitos aplicables solo a los titulares de un AOC, se antepone la sigla [AOC].

*Nota: En el Anexo 6 de la OACI, Parte I:* párrafo *4.2.1.1, y Parte III*, *Sección II: párrafo 2.2.1.1 se requiere que los explotadores del transporte aéreo comercial tengan un AOC.*

En algunos casos, determinados elementos, como el indicador del número de Mach o las anclas flotantes, se aplican únicamente a las aeronaves que tienen las características de performance que requieren esos elementos. Algunos requisitos de [AAC] se aplican a las aeronaves de pasajeros. En esos casos, el requisito se refiere a la explotación de aeronaves de pasajeros y, sobre todo, a las aeronaves con motores de turbina, que pueden tener una performance y una capacidad de alcance equiparable a la del tipo de aeronave que explotan los titulares de un AOC. De igual manera, algunos tipos de equipo especificado para la aeronave de [AOC] tiene secciones señaladas con la sigla [AAC].

La sigla [AAC] se aplica a todas las aeronaves, independientemente de que se las utilice en vuelos nacionales o internacionales. La sigla [AOC] se aplica a los titulares de un AOC que operan en [ESTADO], independientemente de que se dediquen a vuelos nacionales o internacionales. Algunas secciones, como las que se refieren al espacio aéreo para las especificaciones de performance mínima de navegación, tal vez no se refieran al espacio aéreo contiguo a [ESTADO] sino que prevén que la aeronave de los titulares de un AOC de [ESTADO] se puede explotar en ese espacio aéreo en operaciones comerciales. El objetivo de esos requisitos es facilitar la integración de los titulares de un AOC de [ESTADO] en esas operaciones.

Esta parte contiene los requisitos de equipo de supervivencia que se aplican a la explotación en [ESTADO], según se especifica en el Anexo 6 de la OACI. Se recomienda a la Autoridad que revise las zonas geográficas de [ESTADO] y designe aquellas que requieran otros tipos específicos de equipo de supervivencia.

Las fuentes principales que se consultaron para esta parte son el Anexo 6 de la OACI, Parte I, Enmienda 43; Parte II,Enmienda 36; y el Parte III, Enmienda 22.

**Parte 8. Operaciones**

La Parte 8 del MCAR presenta los requisitos normativos para la explotación de una aeronave en [ESTADO] conforme a los requisitos de los Anexos 2 y 6 de la OACI. En esta parte se prescriben los requisitos para las operaciones que realizan los aviadores certificados en [ESTADO] que explotan aeronaves matriculadas en [ESTADO], así como las operaciones de aeronaves matriculadas en el extranjero efectuadas por titulares de un AOC de [ESTADO] y las operaciones de aeronaves en [ESTADO] que realizan los aviadores o titulares de un AOC de un Estado extranjero. Esta parte rige para las operaciones efectuadas fuera de [ESTADO] por todos los pilotos al mando y los explotadores de [ESTADO], a menos que cumplir con lo aquí dispuesto dé lugar a una infracción de las leyes del Estado extranjero en el que se realiza la operación. El reglamento rige para todas las aeronaves, salvo cuando sea reemplazado por requisitos más rigurosos impuestos a las entidades dedicadas al transporte aéreo comercial y a los titulares de un AOC.

Esta parte se basa en el Anexo 2 de la OACI, Enmienda 46; el Anexo 6, Parte I, Enmienda 43; el Anexo 6, Parte II, Enmienda 36; y el Anexo 6, Parte III, Enmienda 22. Esta parte se complementa con secciones del título 14 del CFR y, en versiones anteriores del MCAR, con los conceptos de los JAR antes de su incorporación a los reglamentos de la UE.

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

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 CFR y de los JAR. Complementar con las secciones del 14 CFR o del JAR permite una aplicación más eficiente de las SARP básicas de la OACI a la luz de la experiencia adquirida por la FAA, las JAA y la actual EASA.

Esta parte del MCAR se basa en las SARP del Anexo 18 de la OACI, Enmienda 12; el Anexo 6, Parte I, Enmienda 43; el Anexo 6, Parte III, Enmienda 22; el Anexo 8, Enmienda 106; el Anexo 17, 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” cambiar a “mantenimiento de la aeronavegabilidad”.*

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

La Parte 10 del 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 las tripulaciones de los explotadores de servicios aéreos extranjeros que operan hacia, desde y en [ESTADO], según se dispone en el Convenio de Chicago y en la legislación y los reglamentos de [ESTADO].

Todo Estado contratante tiene la facultad, de conforme al Convenio de Chicago, de estipular los términos para las operaciones hacia, desde o en ese 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 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 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, Enmienda 46; el Anexo 6, Parte I, Enmienda 43; el Anexo 6, Parte III, Enmienda 22; y el Documento 8335 de la OACI, *Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones*, quinta edición (2010).

**Parte 11. Trabajos aéreos**

La Parte 11 del MCAR dispone los requisitos para las operaciones de trabajos aéreos, como vuelos agrícolas, operaciones de carga externa, operaciones de remolque de planeadores y carteles publicitarios, operaciones de filmación para cine y televisión, vuelos panorámicos, prospección pesquera aérea, medios de comunicación e informes de las condiciones del tránsito vehicular.. Aunque los requisitos de esta parte parecen referirse a las operaciones en [ESTADO], en algunos casos, las aeronaves matriculadas en [ESTADO] efectuarán trabajos aéreos en Estados limítrofes.

Los Anexos de la OACI no se refieren específicamente a los trabajos aéreos. El Anexo 1 y el Anexo 6 de la OACI contienen una definición de trabajos aéreos, pero el Preámbulo, o la sección Antecedentes, del Anexo 6, Parte II, señala que se incluye esta definición para los Estados sepan que el Anexo 6 no se refiere a los trabajos aéreos. Dado que las operaciones de trabajos aéreos se pueden realizar fuera de los límites de [ESTADO], es necesario que las aeronaves que se utilicen para las operaciones de trabajos aéreos sean operadas y reciban mantenimiento de conformidad con las normas de la OACI contenidas en otras partes del presente reglamento.

Esta parte se redactó mayormente a partir del título 14 del CFR y de la FAA. Ni la EASA ni las JAA publican reglamentos sobre los trabajos aéreos sino que delegan esa responsabilidad a cada uno de los Estados contratantes.

**COORDINACIÓN REGIONAL**

 La Autoridad de [ESTADO] debe considerar la ventaja de correlacionar sus leyes y reglamentos de aviación civil con los de otros Estados contratantes de la región. La correlación de los reglamentos puede lograr mayor unidad para las iniciativas de seguridad aérea de [ESTADO] y sus Estados limítrofes. Asimismo, puede facilitar la regulación de la seguridad de los consorcios comerciales que trabajan en la región donde se encuentra [ESTADO]. La Ley y el MCAR sientan las bases para esa correlación.

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

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 los arrendamientos o los acuerdos. [↑](#footnote-ref-1)