

RAB - 119
Reglamento sobre la certificación de operador aéreo y administración

Registro de revisiones

Guía de Revisiones al RAB 119				
No. Revisión	Página	Fecha de Aplicación	Fecha de Inserción	Insertado por:
2	119-I	07/02/2008		
1	119-II al 119-VI	07/02/2008		
1	Subparte A	07/02/2008		
1	Subparte B	07/02/2008		
1	119-C-1	07/02/2008		
1	Subparte E	07/02/2008		
1	119-G-1	07/02/2008		
1	119-H-4	07/02/2008		
1	Apéndice H	07/02/2008		
1	119-AP I 1 al I 2	07/02/2008		
1	119-AP R	07/02/2008		
1	119-AP E	07/02/2008		

RAB – 119
Reglamento sobre la certificación de operador aéreo y administración
 Lista de páginas efectivas

Lista de páginas efectivas del RAB 119				
	Detalle	Páginas	Revisión	Fechas
	SUBPARTE A			
	CERTIFICADO DE OPERADOR AEREO	119-A-1 a 119-A-7	1	2007
	SUBPARTE B			
	ADMINISTRACION	119-B-1 a 119-B-3	1	2007
	SUBPARTE C			
	AERONAVES	119-C-1 a 119-C-2	ORIGINAL	2004
	SUBPARTE D			
	RESERVADO	119-D-1 a 119-D-1	ORIGINAL	2004
	SUBPARTE E			
	GERENCIAMIENTO DE OPERACIONES DE VUELO DEL POSEEDOR DEL COA	119-E-1 a 119-E-8	1	2007
	SUBPARTE F			
	REQUERIMIENTOS DE MANTENIMIENTO DEL POSEEDOR DE UN COA	119-F-1 a 119-F-1	ORIGINAL	2004
	SUBPARTE G			
	GERENCIAMIENTO DE SEGURIDAD DEL POSEEDOR DE UN COA	119-G-1 a 119-G-1	1	2007
	SUBPARTE H			
	GERENCIAMIENTO DE MERCANCIAS PELIGROSAS	119-H-1 a 119-H-6	ORIGINAL	2004
	APENDICE A			
	SOLICITUD DE UN CERTIFICADO DE OPERADOR AEREO	119-AP A-1 a 119-AP A-1	ORIGINAL	2004
	APENDICE B			
	PERSONAL DE DIRECCION REQUERIDO PARA OPERACIONES DE TRANSPORTE AEREO COMERCIAL	119-AP B-1 a 119-AP B-1	ORIGINAL	2004
	APENDICE C			
	ARRENDAMIENTO SIN TRIPULACION DE AEROANVE REGISTRADA EN EL EXTRANJERO	119-AP C-1 a 119-AP C-1	ORIGINAL	2004
	APENDICE D			
	INTERCAMBIO DE AERONAVES	119-AP D-1 a 119-AP D-1	ORIGINAL	2004
	APENDICE E			
	ARRENDAMIENTO CON TRIPULACION	119-AP E-1 a 119-AP E-1	1	2007

RAB – 119
Reglamento sobre la certificación de operador aéreo y administración
 Lista de páginas efectivas

Lista de páginas efectivas del RAB 119				
	Detalle	Páginas	Revisión	Fechas
	APENDICE F			
DEMOSTRACION DE EVACUACION DE EMERGENCIA		119-AP F-1 a 119-AP F-1	ORIGINAL	2004
	APENDICE G			
VUELOS DE DEMOSTRACION PARA CERTIFICACION		119-AP G-1 a 119-AP G-1	ORIGINAL	2004
	APENDICE H			
MANUAL DE OPERACIONES MGO		119-AP H-1 a 119-AP H-21	1	2007
	APENDICE I			
MANUAL DE PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO		119-AP I-1 a 119-AP I-3	ORIGINAL	2004
	APENDICE J			
MANUAL DE OPERACIONES DE LA AERONAVE AFM O CFM		119-AP J-1 a 119-AP J-6	ORIGINAL	2004
	SUBPARTE K			
ENTRENAMIENTO DE PROEFICIENCIA: PILOTOS		119-AP K-1 a 119-AP K-1	ORIGINAL	2004
	APENDICE L			
ENTRENAMIENTO ORIENTADO A LA LINEA LOFT		119-AP L-1 a 119-AP L-1	ORIGINAL	2004
	APENDICE M			
TARJETAS DE INFORMACION A LOS PASAJEROS		119-AP M-1 a 119-AP M-1	ORIGINAL	2004
	APENDICE N			
SISTEMA DE CONTROL DE LOS DATOS AERONAUTICOS		119-AP N-1 a 119-AP N-1	ORIGINAL	2004
	APENDICE O			
FUENTES DE REPORTE METEOROLOGICOS		119-AP O-1 a 119-AP O-1	ORIGINAL	2004
	APENDICE P			
PROGRAMA DE DESHIELO Y ANTIHIELO		119-AP P-1 a 119-AP P-1	ORIGINAL	2004
	APENDICE Q			
SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE VUELO		119-AP Q-1 a 119-AP Q-1	ORIGINAL	2004
	APENDICE R			
SISTEMA DE DOCUMENTOS DE SEGURIDAD DE VUELO		119-AP R-1 a 119-AP R-1	ORIGINAL	2007

INDICE RAB-119

Reglamento sobre la certificación de operador aéreo y administración

	Página
GUIA DE REVISIONES AL RAB 119	I
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS LPE	II
INDICE RAB 119	III
<u>SUBPARTE A CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO</u>	119-A-1
119.1 Aplicabilidad.....	119-A-1
119.3 Definiciones	119-A-1
119.5 Acrónimos.....	119-A-4
119.7 Conformidad con un certificado de operador aéreo (COA)	119-A-4
119.9 Solicitud de un certificado de operador aéreo.....	119-A-4
119.11 Emisión o rechazo de un certificado de operador aéreo (COA).....	119-A-4
119.13 Contenido de un certificado de operador aéreo.....	119-A-5
119.14 Contenido de las especificaciones de operación.....	119-A-5
119.15 Duración de un certificado de operador aéreo	119-A-6
119.17 Enmienda de un certificado de operador aéreo.....	119-A-6
119.19 Acceso para inspección	119-A-6
119.21 Conducción de exámenes e inspecciones	119-A-6
<u>SUBPARTE B ADMINISTRACION</u>	119-B-1
119.23 Aplicabilidad.....	119-B-1
119.25 Base de operaciones	119-B-1
119.27 Personal de dirección requerido para operaciones de transporte aéreo comercial..	119-B-1
119.28 Instructores de Tierra.....	119-B-1
119.29 Programa de control de calidad	119-B-1
119.30 Sistema de documentos de seguridad de vuelo	119-B-2
119.31 Normas generales para los manuales que deben presentar los poseedores de un COA	119-B-2
119.32 Registro de información de vuelo.....	119-B-2
119.33 Retención y mantenimiento de registros del personal.....	119-B-2
119.34 Registro de combustible y aceite	119-B-3
119.35 Gravadores de voz de cabina de vuelo (CVR) y gravadores de datos de vuelo (FDR)	119-B-3
119.37 Registros de aeronaves: Operaciones domesticas e internacionales.....	119-B-3
119.39 Libro de registros técnicos de aeronaves del poseedor del certificado.....	119-B-3
<u>SUBPARTE C AERONAVES</u>	119-C-1
119.41 Aeronave autorizada.....	119-C-1
119.43 Arrendamiento sin tripulación de aeronave con registro extranjero.....	119-C-1
119.45 Intercambio de aeronaves	119-C-1
119.47 Arrendamiento con tripulación	119-C-1
119.49 Demostración de evacuación de emergencia	119-C-1
119.51 Vuelos de demostración para certificación.....	119-C-2
119.52 Vuelos de comprobación.....	119-C-2
<u>SUBPARTE D RESERVADO</u>	119-D-1

SUBPARTE E GERENCIAMIENTO DE OPERACIONES DE VUELO DEL POSEEDOR DEL COA

.....	119-E-1
119.57 Aplicabilidad.....	119-E-1
119.59 Manual de operaciones.....	119-E-1
119.61 Programa de entrenamiento.....	119-E-1
119.62 Sistema de gestión de seguridad.....	119-E-2
119.63 Manual de vuelo de la aeronave AFM.....	119-E-2
119.65 Libro de a bordo de la aeronave del poseedor del COA – sección de registros diarios.....	119-E-2
119.66 Preparación de los vuelos.....	119-E-3
119.67 Asignación de piloto al mando para transporte aéreo comercial.....	119-E-3
119.68 Tiempo de vuelo, periodo de servicio y periodo de descanso.....	119-E-3
119.69 Tripulantes de cabina requeridos.....	119-E-4
119.71 Transporte de pasajeros en situación especial.....	119-E-4
119.73 Programa de verificación y estandarización de los tripulantes.....	119-E-4
119.74 Operaciones con un solo piloto utilizando reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o de noche.....	119-E-4
119.75 Entrenamiento verificación de competencia (proficiency): pilotos.....	119-E-5
119.77 Procedimientos de verificación de la cabina de comando.....	119-E-5
119.79 Lista de equipo mínimo y lista de desviaciones de configuración.....	119-E-5
119.81 Manual de rendimiento.....	119-E-5
119.82 Altura del cruce del umbral para las aproximaciones de precisión.....	119-E-5
119.83 Sistema de control de datos de rendimiento.....	119-E-5
119.85 Manual de carga y manipuleo de la aeronave.....	119-E-6
119.87 Sistema de control de datos de peso y balance.....	119-E-6
119.89 manual de asistentes de cabina.....	119-E-6
119.91 Tarjetas de información a los pasajeros.....	119-E-6
119.93 Sistema de control de datos meteorológicos.....	119-E-6
119.95 Manual de Rutas.....	119-E-7
119.97 Fuentes de reportes meteorológicos.....	119-E-7
119.99 Programa de deshilo y antihielo.....	119-E-7
119.101 Sistema de supervisión y seguimiento de vuelo.....	119-E-7
119.103 Manual de servicios de despacho.....	119-E-7
119.105 Instalaciones de comunicación.....	119-E-7
119.107 Rutas y áreas de operación.....	119-E-7
119.108 Mínimos de utilización de aeródromos.....	119-E-8
119.109 Requisitos de precisión en la navegación.....	119-E-8

SUBPARTE F REQUERIMIENTOS DE MANTENIMIENTO DEL POSEEDOR DE UN CERTIFICADO DE OPERADOR AEREO (VER RAR-43)..... 119-F-1

119.111 AL 119.141 RESERVADO..... 119-F-1

SUBPARTE G GERENCIAMIENTO DE SEGURIDAD DEL POSEEDOR DE UN CERTIFICADO DE OPERADOR AEREO..... 119-G-1

119.143 Aplicabilidad.....	119-G-1
119.145 Requerimientos de seguridad.....	119-G-1
119.147 Programas de entrenamiento de seguridad.....	119-G-1
119.149 Reporte de actos de interferencia ilícita.....	119-G-1
119.151 Lista de verificaciones de procedimientos para revisar una aeronave.....	119-G-1
119.153 Seguridad del compartimiento de la tripulación de vuelo.....	119-G-1

SUBPARTE H GERENCIAMIENTO DE MERCANCIAS PELIGROSAS..... 119-H-1

119.155	Aplicabilidad	119-H-1
119.157	Aprobación para transportar mercancías peligrosas	119-H-1
119.159	Alcance	119-H-1
119.161	Limitaciones en el transporte de mercancías peligrosas	119-H-1
119.163	Clasificación	119-H-2
119.165	Embalaje	119-H-2
119.167	Marcado y etiquetado	119-H-2
119.169	Documento de transporte de mercancías peligrosas	119-H-2
119.171	Aceptación de mercancías peligrosas	119-H-2
119.173	Inspección por daño, filtración o contaminación	119-H-2
119.175	Remoción de contaminación	119-H-3
119.177	Restricciones de cargio	119-H-3
119.179	Provisión de información	119-H-3
119.181	Programas de instrucción	119-H-4
119.183	Reportes de incidentes y/o accidentes con mercancías peligrosas	119-H-6
APENDICE A SOLICITUD DE UN CERTIFICADO DE OPERADOR AEREO		119-AP A-1
APENDICE B PERSONAL DE DIRECCION REQUERIDO PARA OPERACIONES DE TRANSPORTE AEREO COMERCIAL		119-AP B-1
APENDICE C ARRENDAMIENTO SIN TRIPULACION DE AERONAVE REGISTRADA EN EL EXTRANJERO		119-AP C-1
APENDICE D INTERCAMBIO DE AERONAVES		119-AP D-1
APENDICE E ARRENDAMIENTO CON TRIPULACION		119-AP E-1
APENDICE F DEMOSTRACION DE EVACUACION DE EMERGENCIA		119-AP-F-1
APENDICE G RESERVADO		119-AP-G-1
APENDICE H ORGANIZACIÓN Y CONTENIDO DEL MANUAL DE OPERACIONES		119-AP-H-1
APENDICE I MANUAL DE PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO		119-AP-I-1
APENDICE J MANUAL DE OPERACIONES DE LA AERONAVE AFM o CFM		119-AP-J-1
APENDICE K ENTRENAMIENTO DE PROEFICIENCIA: PILOTOS		119-AP-K-1
APENDICE L ENTRENAMIENTO ORIENTADO A LA LINEA LOFT		119-AP L-1
APENDICE M TARJETAS DE INFORMACION A LOS PASAJEROS		119-AP-M-1
APENDICE N SISTEMA DE CONTROL DE LOS DATOS AERONAUTICOS		119-AP-N-1
APENDICE O FUENTES DE REPORTE METEOROLOGICO		119-AP-O-1
APENDICE P PROGRAMA DE DESHIELO Y ANTIHIELO		119-AP-P-1
APENDICE Q SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE VUELO		119-AP-Q-1
APENDICE R SISTEMA DE DOCUMENTOS DE SEGURIDAD DE VUELO		119-AP-R-1

Subparte A: Certificado de operador aéreo (COA)

119.1 Aplicabilidad

- (a) La RAB 119 se aplica al transporte de pasajeros, carga y correo, bajo remuneración o alquiler por personas que tienen su base principal de negocios o residencia permanente en Bolivia.
- (b) Esta RAB describe los requisitos para la certificación original y validez continuada de un Certificado de Operador Aéreo (COA) otorgado por Bolivia.
- (c) Excepto cuando esté específicamente establecido, la RAB 119 se aplica a todas las operaciones de transporte aéreo comercial por poseedores de un COA para las cuales Bolivia es el Estado del Operador bajo las definiciones establecidas en el Anexo 6 de la Convención de Chicago.

119.3 Definiciones

- (a) Para los propósitos de la Sección 119, las siguientes definiciones deben aplicarse:

- (1) **Accidente con mercancías peligrosas.-** Una ocurrencia asociada y relacionada al transporte de mercancías peligrosas que resulta en lesión mayor y/o fatal a una persona y/o daño mayor a propiedad.
- (2) **Acuerdo de intercambio.-** Un acuerdo de arrendamiento que permite a una empresa aérea arrendar con o sin tripulación una aeronave y asumir o renunciar al control operacional siguiendo lo indicado en el artículo 83 bis de la convención de Chicago
- (3) **Aeronave de carga.-** Toda aeronave, distinta de la de pasajeros, que transporta mercancías o bienes tangibles. En este contexto, los siguientes no son considerados pasajeros.
 - (i) Tripulación requerida.
 - (ii) Un empleado del operador permitido por, y transportado en conformidad con, las instrucciones contenidas en el Manual de Operaciones.
 - (iii) Un representante autorizado por la Autoridad Aeronáutica Civil.

- (iv) Una persona con responsabilidades de una carga particular a bordo.

- (4) **Agente despachador.** Una persona o agencia autorizada por el poseedor de un COA para recibir la carga, confeccionar los manifiestos de carga (AWB), cobrar las tarifas, haciendo cargar, descargar, transferir, u otra actividad procesando pasajeros o carga.
- (5) **Contenedor de carga.** Elemento de transporte destinado a facilitar el traslado de mercancías, embaladas o no, por una o mas modalidades de transporte, sin necesidad de recurrir a operaciones intermedias de recarga.
- (6) **Directamente responsables.-** Es una persona asignada para una posición en la cual es responsable por el trabajo de un taller o de una estación que haya ejecutado mantenimiento, mantenimiento preventivo, o modificaciones, u otras funciones que afecten la aeronavegabilidad de la aeronave.
- (7) **Dispositivo unitario de carga (ULD).-** Cualquier tipo de contenedor para aeronaves de carga o pasajeros, paleta con una red, o paleta de aeronave de carga con una red sobre un iglú.
- (8) **Documento de transporte de mercancías peligrosas o declaración del expedidor.-** Un documento especificado en las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por vía aérea (Anexo 18 OACI) Es llenado por la persona que ofrece mercancías peligrosas para transporte aéreo y contiene información sobre aquellas mercancías peligrosas. El documento trae una declaración firmada indicando que las mercancías peligrosas están completas y precisamente descritas por sus nombres apropiados de embarque y numero de UN (si asignado) y que están correctamente clasificadas, empaquetadas, marcadas, etiquetadas y en condiciones apropiadas para transporte.
- (9) **Embalaje.-** Envases y cualquier otro componente o materiales necesarios para que el envase sea idóneo y pueda cumplir con su función contenedora y permita satisfacer las condiciones mínimas de embalaje, previstas en las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de

- mercancías peligrosas por vía aérea (Doc. 9284 de OACI)
- (10) **Miembro de la tripulación.** Persona a quien el poseedor de un COA asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el periodo de servicio de vuelo.
- (11) **Miembro de la tripulación de cabina.** Miembro de la tripulación que, en interés de la seguridad de los pasajeros, cumple con las obligaciones que se le asigne el poseedor de un COA o el piloto al mando de la aeronave, pero que no actúa como miembro de la tripulación de vuelo.
- (12) **Miembro de la tripulación de vuelo.** Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el periodo de servicio de vuelo.
- (13) **Verificación de Competencia (Proficiency).**- Es una verificación que realiza el Estado a los pilotos para asegurarse que mantienen el nivel de competencia con el cual fueron calificados inicialmente.
- (14) **Sobre embalaje.**- Un método utilizado por un único embarcador para involucrar uno o más paquetes y formar una sola unidad de manejo para facilitar el manipuleo y almacenamiento.
- (15) **Estado de Origen.**- El Estado en el cual las mercancías peligrosas han sido embarcadas por primera vez en una aeronave.
- (16) **Incidente con mercancías peligrosas.**- Una ocurrencia, que no sea un accidente con mercancías peligrosas, asociada y relacionada al transporte de artículos peligrosos, no necesariamente ocurridos a bordo de una aeronave, que resulta en lesiones a personas, daños a la propiedad, fuego, quiebra, derrame, filtración de líquido o radiación u otra evidencia de que la integridad del empaque no ha sido preservada. Cualquier ocurrencia relacionada con el transporte de mercancías peligrosas que pueda haber puesto en peligro una aeronave o sus ocupantes.
- (17) **Instrucciones Técnicas.**- La más reciente edición efectiva de las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Doc. 9284-AN/905), incluyendo el suplemento y cualquier addendum, aprobado y publicado por decisión del Consejo de la OACI. El término "Instrucciones Técnicas" es usado en esta Sección.
- (18) **Lesiones serias.** Una lesión que es sufrida por una persona en un accidente y que:
- (i) Requiera hospitalización por más de 48 horas, comenzando dentro los siete días de la fecha en que la lesión ha sido recibida;
 - (ii) Resulte en una fractura de cualquier hueso (excepto fracturas sencillas de dedos de las manos, dedos de los pies o nariz); o
 - (iii) Involucre laceraciones que causan hemorragia severa, lesión a nervio, músculo o tendón; que
 - (iv) Involucre lesiones a cualquier órgano interno; o
 - (v) Involucre quemaduras de segundo o tercer grado, o cualquier quemadura que afecte más de 5% de la superficie del cuerpo; o
 - (vi) Involucre la exposición comprobada a sustancias infecciosas o radiación lesiva.
- (19) **Liberación de aeronavegabilidad.**- Las aeronaves del operador aéreo son liberadas para servicio después de mantenimiento por una persona específicamente autorizada por el operador aéreo y no así por un individuo u organización de mantenimiento por cuenta propia. En efecto, la persona que firma la liberación actúa en calidad de un agente autorizado del operador y está certificando que el mantenimiento cubierto por la liberación, ha sido cumplido en conformidad con el programa de mantenimiento continuado del operador. La responsabilidad por cada paso del mantenimiento ejecutado es inherente a la persona que firma aquel paso y la liberación de aeronavegabilidad certifica el paquete entero del trabajo de mantenimiento. Este arreglo no reduce, de ninguna forma, la responsabilidad de los técnicos licenciados en mantenimiento de aeronave u

organismos de mantenimiento aprobado (AMO) por funciones o tareas de mantenimiento que realicen o supervisen. El operador aéreo está obligado a designar, por nombre o título funcional, cada técnico licenciado u organismo de mantenimiento autorizado a ejecutar la liberación de aeronavegabilidad. Adicionalmente, el operador aéreo debe designar cuando una liberación es requerida. Normalmente, una liberación es requerida después de inspecciones prescritas por las Especificaciones operacionales de actividades de mantenimiento involucrando inspecciones, y cualquier otro mantenimiento significativo.

- (20) **Libro de registros técnicos de la aeronave.** Un documento adjuntando a una aeronave para registrar defectos y mal funcionamiento encontrados durante la operación y para registrar detalles de todo mantenimiento ejecutado mientras la aeronave esta operando entre visitas programadas a la instalación de mantenimiento base. También contiene información operacional relevante para la seguridad de vuelo y datos de mantenimiento que la tripulación necesita conocer.
- (21) **Lista de verificación de aceptación.** Un documento usado para auxiliar en la ejecución de una verificación en la apariencia externa de paquetes de mercancías peligrosas y sus documentos asociados para determinar que todos los requerimientos apropiados han sido cumplidos.
- (22) **Manual general de mantenimiento (MGM).**- Documento que describe los procedimientos del operador para garantizar que todo mantenimiento, programado o no, se realiza en las aeronaves del operador as su debido tiempo y de manera controlada y satisfactoria.
- (23) **Manual de Operaciones.**- Un manual que contiene los procedimientos, instrucciones y orientación para uso del personal de operaciones en la ejecución de sus deberes.

- (24) **Mercancías Peligrosas.**- Todo artículo o sustancia capaz de constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente, cuando se transporte por vía aérea y que está clasificada de acuerdo a la parte 2 de las Instrucciones Técnicas de la OACI (Doc. 9284-AN/905) y/o la sección 3 del Manual de Mercancías Peligrosas de la IATA.
- (25) **Nivel deseado de seguridad (TLS).**- Expresión genérica que representa el nivel de riesgo que se considera aceptable en circunstancias particulares.
- (26) **Nombre apropiado de embarque.**- El nombre a ser usado para describir un artículo o sustancia particular en todos los documentos y notificaciones y, cuando sea apropiado, sobre el embalaje.
- (27) **Numero UN.**- El número de cuatro dígitos asignado por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas para el Transporte de Mercancías Peligrosas para identificar una sustancia o un grupo particular de sustancias.
- (28) **Paquete.**- El producto completo de la operación de empaquetamiento consistiendo del embalaje y su contenido preparado para el transporte.
- (29) **Sistema equivalente de mantenimiento.**- Un poseedor de COA puede conducir actividades de mantenimiento a través de un arreglo con un AMO o puede conducir su propio mantenimiento, mantenimiento preventivo, modificaciones o alteraciones, desde que el sistema de mantenimiento del poseedor de COA sea aprobado por la AAC y sea equivalente al de una AMO.
- (30) **Sistema de gestión de la seguridad operacional.**- Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, línea de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.
- (31) **Sistema de documentos de seguridad de vuelo.**- Conjunto de documentación interrelacionada establecido por el poseedor de un COA en el cual se recopila y organiza la información necesaria para las operaciones de vuelo y en tierra, y que incluye, como mínimo, el manual de

operaciones y el manual de control de mantenimiento del poseedor del COA.

(32) **Grandes operadores.-** Es un poseedor de un COA que opera aeronaves jet turbohélice, o recíprocos de mas de veinte (20) pasajeros y que sus bases de certificación pertenecen al grupo de" transport" de la FAA o su equivalente de la JAA.

(33) **Pequeños Operadores.-** Es un poseedor de un COA que opera aeronaves, cuyo certificado tipo esta limitado a doce (12) pasajeros, excluyendo los pilotos y su peso máximo es de 12500 libras, además sus bases de certificación pertenecen al grupo de categoría " normal " de la FAA o su equivalente de la JAA .

(34) **Programa de seguridad operacional.-** conjunto integrado de reglamentos y actividades encaminados a mejorar la seguridad operacional.

(35) **Operador Commuter.-** Es un poseedor de un COA, que opera aeronaves de diez y nueve (19) pasajeros o menos y un peso máximo de diez y nueve mil (19000) libras, esta impulsada por motores recíprocos o turbohélices y sus bases de certificación pertenecen al grupo de categoría "commuter "de la FAA o su equivalente de la JAA.

(36) **Operador Carguero.-** Es un poseedor de un COA cuya función exclusiva es el transporte de carga en aeronaves certificadas o modificadas para tal fin y puede pertenecer a cualquiera de las categorías anteriores. Con la excepción que en el caso de aeronaves impulsadas por motores recíprocos o turbohélice si pesan mas de doce mil quinientas (12500) libras se consideraran como commuter sin importar el peso máximo.

119.5 Acrónimos

(a) Los siguientes acrónimos son usados en este reglamento.

- (1) **COA.-** Certificado de Operador Aéreo
- (2) **AMO.-** Organización de Mantenimiento Aprobada
- (3) **TLA.-** Piloto Transporte Línea Aérea

(4) **CDL.-** Lista de Desviaciones de Configuración

(5) **MEL.-** Lista de Equipo Mínimo

(6) **UN.-** Naciones Unidas

(7) **AWB.-** Conocimiento Aéreo o Guía de Carga.

(8) **ULD.-** Dispositivo Unitario de Carga.

(9) **EOV.-** Encargado de Operaciones de Vuelo.

(10) **ESOPS.-** Especificaciones de Operación.

119.7 Conformidad con un certificado de operador aéreo (COA)

(a) Ningún operador puede operar una aeronave en transporte comercial a menos que tal operador sea poseedor de un COA para las operaciones a ser conducidas.

(b) Ninguna persona puede operar una aeronave en operaciones de transporte aéreo comercial que no sean autorizadas por los términos y condiciones de su COA.

(c) Cada poseedor de un COA debe, en todo momento, cumplir con los términos, y condiciones de otorgación del COA, para mantener dicho certificado.

(d) Cada poseedor de un COA debe cerciorarse de que todos los empleados cumplan con la RAB.

Nota: El Incumplimiento de estos ítems puede resultar en revocación o suspensión del COA.

119.9 Solicitud de un certificado de operador aéreo

(a) Un operador que se proponga obtener un COA debe hacer una solicitud a la AAC:

- (1) En un formulario específico y en la manera prescrita por la AAC;
- (2) Conteniendo toda información que la AAC requiera que el solicitante presente.
- (3) Cada solicitante debe hacer la solicitud para la otorgación inicial de un COA por lo menos 90 días antes de la fecha de la operación pretendida.

119.11 Emisión o rechazo de un certificado de operador aéreo (COA)

(a) La AAC puede otorgar un COA si, después de una investigación, la AAC encuentra que el solicitante:

- (1) Es un ciudadano Boliviano.
 - (2) Tiene su local principal de negocios y su oficina registrada, si fuera el caso, ubicados en Bolivia;
 - (3) Cumple con la Reglamentación y estándares aplicables para el poseedor de un COA;
 - (4) Está equipado apropiadamente para operaciones seguras en transporte aéreo comercial y mantenimiento de la aeronave; y
 - (5) Tenga solvencia económica, demostrada según lo requiera la AAC.
- (b) La AAC puede denegar una solicitud para un COA si determina que:
- (1) El solicitante no está apropiadamente equipado o no está capacitado para conducir operaciones seguras en transporte aéreo comercial;
 - (2) El solicitante ha poseído previamente un COA que ha sido revocado; y
 - (3) Un individuo que haya contribuido a las circunstancias que causaron el proceso de revocación de un COA, obtenga una propiedad substancial o sea empleado en una posición requerida bajo esta regulación.

119.13 Contenido de un certificado de operador aéreo

- (a) El COA consistirá de dos documentos:
- (1) Un Certificado de una página para muestra pública firmada por la AAC, y
 - (2) Un documento de múltiples páginas conteniendo los términos y condiciones aplicables al Certificado del poseedor del COA, relativos a las Especificaciones de Operaciones (ESOPS).
- (b) La AAC emitirá un COA que contendrá:
- (1) El nombre y ubicación (lugar principal de negocios) del poseedor del COA;
 - (2) La fecha de emisión y el período de validez para cada página emitida;
 - (3) Una descripción del tipo de operaciones autorizadas;
 - (4) Vigencia y lugar de expedición

- (5) Los tipos de aeronaves autorizadas.
- (6) Las áreas de operación autorizadas; y
- (7) Otras autorizaciones especiales, aprobaciones y limitaciones emitidas por la AAC en conformidad con los estándares que son aplicables a las operaciones y mantenimiento conducidas por el poseedor de COA.

119.14 Contenido de las especificaciones de operación

- (a) Para fines de normalización y por conveniencia administrativa y siguiendo los delineamientos del documento 8335 de OACI Capítulo 7, Párrafo 7.2.2 las especificaciones de operación se clasifican de la siguiente manera:
- (1) **Disposiciones Generales:** Especificar la marca y modelo de las aeronaves que se permitirá utilizar, el número máximo de pasajeros autorizado por el estado, el sistema autorizado para el seguimiento de los vuelos y toda otra autorización o restricción que no figure en las otras partes.
 - (2) **Autorizaciones y Restricciones En Ruta:** Especificar las rutas o tramos de rutas que podrá utilizar el operador. Las circunstancias en que se le permitirá desviarse de dichas rutas, las altitudes mínimas en ruta, las condiciones en que se autorizarán los vuelos "VFR" y los vuelos ejecutados en espacio aéreo, al que se le aplique las Especificaciones Mínimas de Performance de Navegación (MNPS).
 - (3) **Autorizaciones y restricciones de aeródromo (o helipuerto):** Especifica los aeródromos de destino y de alternativa que se permitirá utilizar, los mínimos de utilización de los mismos, incluso los mínimos de despegue y todo otra restricción operacional especial que debe aplicarse a los mínimos.
 - (4) **Mantenimiento:** especificar toda autorización espacial de mantenimiento referente a las inspecciones la revisión del equipo y la reparación de las piezas que lo integran.
 - (5) **Peso y balance:** especificar toda autorización que implique valores de masa normalizados y el control de la masa y centraje.
 - (6) **Operación de intercambio de equipo:** especificar en que condiciones se autoriza

el intercambio de aeronave entre el explotador y otros explotadores el tipo de equipo que se utilizaran las tripulaciones que se emplearan, las rutas y aeródromos que usaran, el Manual de Operaciones y el Manual de Utilización de la aeronave que habrán de emplearse (es decir el Manual del Explotador) y los Mínimos de utilización de aeródromo (o helipuerto) aplicables.

- (7) **Operaciones de arrendamiento de aeronaves:**, especificar las partes en el acuerdo y la duración del mismo, siguiendo los delineamientos del Artículo 83 y 83 Bis de la Convención de Chicago.

119.15 Duración de un certificado de operador aéreo

- (a) Un COA o cualquier parte del COA (ESOPS) emitido por la AAC, es efectivo hasta que:
- (1) La AAC enmiende, suspenda, revoque o termine el Certificado;
 - (2) El poseedor del COA lo devuelva a la AAC; o
 - (3) El poseedor del COA suspenda las operaciones por más de noventa (90) días.

119.17 Enmienda de un certificado de operador aéreo

- (a) La AAC puede enmendar cualquier COA si:
- (1) La AAC determina que la seguridad en el transporte aéreo comercial y el interés público requieren la enmienda; o
 - (2) El poseedor del COA solicita una enmienda, y la AAC determina que la seguridad del transporte aéreo comercial y de interés público permitan la enmienda.
- (b) Si la AAC estipula por escrito que existe una emergencia que requiere una enmienda inmediata para el interés público con respecto a la seguridad en el transporte aéreo comercial, tal enmienda es efectiva sin demora en la fecha en que el poseedor de certificado recibe la notificación.
- (c) El poseedor del COA puede apelar la enmienda, pero debe operar en

conformidad con ella, a menos que sea subsecuentemente revocada.

- (d) Enmiendas propuestas por la AAC, otras que no sean de emergencia, se harán efectivas 30 días después que el poseedor del COA sea notificado, a menos que el poseedor del COA apele por escrito dicha enmienda antes de la fecha efectiva. La presentación de una apelación suspende la fecha efectiva hasta que se haya completado el proceso de apelación.
- (e) Las enmiendas propuestas por el poseedor del COA deben ser presentadas por lo menos 30 días antes de la fecha pretendida para cualquier operación bajo dicha enmienda.
- (f) Ninguna persona puede ejecutar una operación de transporte aéreo comercial para la cual una enmienda del COA sea requerida, a menos que haya recibido notificación de la aprobación por la AAC.

119.19 Acceso para inspecciones

- (a) Para determinar cumplimiento continuado con la Reglamentación aplicable, el poseedor de un COA debe:
- (1) Permitir a la AAC el acceso y cooperar con el personal de inspección, para la revisión de sus instalaciones y aeronaves, siempre que la AAC lo requiera
 - (2) Asegurar que le sea permitido a la AAC el acceso a, cualquier organización o instalaciones con las cuales haya contratado servicios asociados con sus operaciones de transporte o servicios de mantenimiento; y
 - (3) Permitir a la AAC libre e interrumpido acceso a la cabina de mando en las aeronaves durante las operaciones de vuelo.
- (b) Cada poseedor del COA debe proveer a la AAC un asiento delantero en cada una de las aeronaves del poseedor de COA desde el cual las acciones y conversaciones de la tripulación de vuelo puedan ser fácilmente observadas.

NOTA.- La adecuación de la ubicación del asiento y su capacidad para monitorear las acciones, conversaciones y comunicaciones de radio de los miembros de la tripulación es determinada por la AAC.

119.21 Conducción de exámenes e inspecciones

(a) La AAC conducirá evaluaciones continuas de la capacidad del poseedor del COA para mantener su COA y aprobaciones asociadas (ESOPS).

(b) El poseedor de un COA debe permitir a la AAC conducir pruebas e inspecciones en cualquier momento o lugar, para determinar si un poseedor de COA está cumpliendo con las leyes, regulaciones aplicables a los términos y condiciones del COA y ESOPS.

(c) El poseedor de un COA debe tener disponible en su base principal de operaciones:

(1) Todas las partes de su COA vigente **incluyendo sus ESOPS**;

(2) Todas las partes de sus Manuales de Operaciones y Mantenimiento; y

(3) Una lista vigente que incluya la ubicación y las personas responsables por cada registro, documento y reporte requerido para ser conservado por el poseedor del COA, bajo la ley aeronáutica, Reglamentación o estándares aplicables.

(d) Cualquier poseedor de un COA que no entregue a la AAC, cuando esta lo solicite los Manuales de Operaciones y de Mantenimiento y cualquier registro, documento o reporte requeridos, puede ser suspendido en parte o todo su certificado de operador

Intencionalmente en blanco

Subparte B: Administración**119.23 Aplicabilidad**

- (a) Esta Subparte establece los requisitos aplicables para la certificación y validación continuada de todos los poseedores de COA.

119.25 Base de operaciones

- (a) Cada poseedor de un COA debe establecer una base principal de operaciones y mantenimiento.
- (b) El poseedor de un COA puede establecer una base principal de operaciones y una base principal de mantenimiento en la misma localidad o en localidades separadas.

- (c) Cada poseedor de un COA debe notificar por escrito a la AAC, por lo menos con 30 días de anticipación antes de cambiar la ubicación de cualquiera de sus bases.

119.27 Personal de dirección requerido para operaciones de transporte aéreo comercial

- (a) Cada poseedor de un COA debe tener un Gerente Responsable, aceptable para la AAC, que asumirá la responsabilidad del control operacional, que tenga autoridad corporativa para asegurar que todas las operaciones de vuelo y actividades de mantenimiento pueden ser financiadas y conducidas con el más alto grado de estándares de seguridad requeridos por la AAC.
- (b) Cuando conduzca operaciones de transporte aéreo comercial, el poseedor del COA debe tener personal calificado, con capacidad comprobada en aviación civil, disponible y sirviendo en las siguientes posiciones o su equivalente:
- (1) Gerente de Operaciones.
 - (2) Jefe de Pilotos.
 - (3) Jefe de Seguridad.
 - (4) Gerente de Mantenimiento.
 - (5) Jefe de Control de Calidad.

Nota.- "Capacidad en Aviación Civil" significa que un individuo debe tener una calificación técnica y experiencia gerencial aceptable para la AAC para la posición asignada.

- (c) La AAC puede aprobar puestos o número de puestos, otros de los aquí descritos, si el poseedor del COA es capaz de demostrar que puede conducir la operación con el más alto grado de seguridad bajo la dirección de menos o diferentes categorías de personal de dirección debido a:

- (1) El tipo de operaciones involucradas;
- (2) El número de aeronaves utilizadas;

Nota.- Vea el Apéndice B - 119.27 - Requerimientos Adicionales para el Personal de Dirección.

- (d) Pequeños operadores están exentos de esta RAB. Siempre y cuando tengan menos de cinco (5) aviones.

119.28 Instructores de Tierra

(a) Cada poseedor de un COA debe tener una política de selección de instructores de tierra para tripulantes de cabina y encargado de operaciones de vuelo que cumple con los requisitos mínimos de calificación de las RAB 63.261 y RAB 65.173.

- (a) Cada poseedor de un COA debe mantener periódicamente los conocimientos, la pericia y las calificaciones de los instructores en tierra.

119.29 Programa de control de calidad

- (a) Cada poseedor de un COA debe establecer un sistema de control de calidad y asignar a un Jefe de Control de calidad para monitorear la conformidad con la adecuación de, los procedimientos requeridos para asegurar prácticas operacionales seguras y aeronaves aeronavegables. El monitoreo de conformidad debe incluir un sistema de retroalimentación para el Jefe responsable para asegurar acciones correctivas como sea necesario.
- (b) Cada poseedor de un COA debe asegurar que cada sistema de calidad incluye un programa de garantía de calidad que contenga procedimientos designados para verificar que todas las operaciones son conducidas de conformidad con todos los requerimientos, estándares y procedimientos aplicables.

- (c) El sistema de calidad y el Jefe de Control de Calidad, deben ser aceptables para la AAC.
- (d) Cada poseedor de COA debe describir el sistema de calidad en documentación relevante.
- (e) Los pequeños operadores están exentos de esta RAB siempre y cuando tengan menos de cinco (5) aeronaves.

119.30 Sistema de documentos de seguridad de vuelo.

- (a) El poseedor de un COA debe establecer un sistema de documentos de seguridad de vuelo para uso y guía del personal encargado de las operaciones.

Nota.- En el Apéndice R de esta Parte se proporciona información sobre la preparación y organización de un sistema de documentos de seguridad de vuelo.

119.31 Normas generales para los manuales que deben presentar los poseedores de un COA

- (a) Cada manual requerido por esta RAB debe:
 - (1) Incluir las instrucciones e información necesarias para permitir al personal concierne ejecutar sus deberes y responsabilidades con un alto grado de seguridad;
 - (2) Estar de forma que sea fácil de revisar y que contenga un sistema que permita al personal determinar el estado de vigencia de revisión de cada manual;
 - (3) Tener la fecha de la última revisión en cada página concierne;
 - (4) Enmiendas y revisiones indicadas mediante marcas o señales en el texto, gráficos y diagramas;
 - (5) No contradecir cualquier reglamentación aplicable de Bolivia o de las provisiones específicas de operación del poseedor de COA; y
 - (6) Manuales como el MGM y el MGO deben incluir, cuando sea pertinente las referencias a las RABs.
- (b) Cada poseedor de un COA debe someter los cambios en los manuales, que se refieran a las políticas o a los

procedimientos por lo menos 30 días antes de la fecha pretendida para la implementación .para su estudio y aprobación.

119.32 Registro de información de vuelo

- (a) Cada poseedor de una COA deberá establecer una política y procedimientos para que la tripulación de vuelo registre y notifique:

- (1) las observaciones meteorológicas y
- (2) cualquier actividad volcánica durante las fases de salida, en ruta y de ascenso inicial del vuelo y de las observaciones especiales y otras observaciones extraordinarias durante cualquier fase del vuelo

119.33 Retención y mantenimiento de registros del personal

- (a) Cada poseedor de un COA debe mantener registros actualizados que detallen las calificaciones del personal de operaciones de vuelo, control operacional y mantenimiento, tanto de sus propios empleados como del personal proveedor de servicios si tiene contratos aprobados en este sentido por al menos dos (2) años.
- (b) Cada poseedor de un COA debe mantener registros de aquellos empleados que realizan trabajo como miembros de tripulación o funcionarios de operaciones de vuelo con detalles suficientes para determinar si el empleado cumple con los requisitos de experiencia y calificación para trabajo en operaciones de transporte aéreo comercial.
- (c) Cada poseedor de COA debe conservar y mantener al día los siguientes registros:
 - (1) Registros de horas de vuelo, servicio y periodos de descanso.
 - (2) Registros de tripulación de vuelo.
 - (3) Todo poseedor del COA que va a volar por encima de los 15000 metros (49000ft) mantendrá registros mediante los cuales puedan determinarse las dosis totales de radiación cósmica recibida por cada uno de los miembros de su tripulación

durante un periodo 12 meses consecutivos.

119.34 Registro de combustible y aceite

- (a) El poseedor del COA llevará registros de consumo de combustible y aceite y conservará los registros durante un periodo de tres meses.

119.35 Grabadores de voz de cabina de vuelo (CVR) y grabadores de datos de vuelo (FDR)

- (a) Cada poseedor de un COA debe cumplir con lo estipulado en la RAB 43 Apéndice G RAB A 90.45 (b) Cada poseedor de un COA debe conservar:

(1) La calibración más reciente del grabador de datos de vuelo, incluyendo el medio de grabación del cual ésta calibración es derivada; y

(2) La correlación del grabador de datos de vuelo para una aeronave o cualquier grupo de aeronaves operadas por el poseedor del COA:

- (i) Que sean del mismo tipo;
- (ii) En los cuales el modelo del grabador de datos de vuelo (FDR) y su instalación sea el mismo; y
- (iii) En los cuales no exista diferencia en el diseño de tipo con respecto a la instalación original de instrumentos asociados con el grabador.

- (b) En la eventualidad de un accidente u ocurrencia que requieran notificación inmediata a la AAC, el poseedor de un COA debe remover y conservar la información grabada del grabador de voz de la cabina de vuelo y del grabador de datos de vuelo por al menos 60 días o, si es requerido por la AAC, por un período más largo.

119.37 Registros de aeronaves: operaciones domesticas e internacionales

- (a) Cada poseedor de un COA que conduzca operaciones domésticas o internacionales debe mantener una lista actualizada de cada aeronave que opera en transporte aéreo de itinerario y debe

remitir una copia del registro y de cada cambio para la AAC.

- (b) Aeronaves de otro poseedor de Certificado operadas bajo un acuerdo de intercambio, deben ser incorporadas para referencia.

- (c) Los explotadores dispondrán en todo momento para comunicación inmediata a los centros coordinadores de salvamento, de listas que contengan información sobre el equipo de emergencia y supervivencia llevado a bordo por cualquiera de sus aviones. La información comprenderá, según corresponda, el número, color y tipo de balsas salvavidas y señales pirotécnicas, detalles sobre material medico de emergencia, provisión de agua y el tipo y frecuencia del equipo portátil de radio de emergencia.

119.39 Libro de registros técnicos de aeronaves del poseedor del certificado

- (a) Cada poseedor de un COA debe tener un Libro de Registros Técnicos de Aeronave que es transportado en la aeronave y que contiene una sección de registros diarios y una sección de registros de mantenimiento de la Aeronave. El poseedor debe cumplir con todo lo relacionado al respecto de la RAB 43.

Intencionalmente en blanco

Subparte C: Aeronaves**119.41 Aeronave autorizada**

- (a) Ninguna persona puede operar una aeronave en transporte aéreo comercial a menos que dicha aeronave tenga un certificado vigente de aeronavegabilidad y este aéreo navegable.
- (b) Ninguna persona puede operar una aeronave que no este listada en las especificaciones de operación y estas hayan sido debidamente aprobadas.

119.43 Arrendamiento sin tripulación de aeronave con registro extranjero

- (a) El poseedor de un COA puede arrendar una aeronave sin tripulación con registro extranjero para transporte aéreo comercial cuando sea autorizado por la AAC.
- (b) Ninguna persona puede ser autorizada a operar una aeronave de registro extranjero a menos que:
 - (1) Exista un acuerdo vigente entre la AAC y el Estado de Registro y que, mientras la aeronave sea operada por el poseedor de un COA boliviano, la reglamentación operacional de Bolivia sea aplicada. en sus partes pertinentes
 - (2) Haya un acuerdo entre la AAC y el Estado de Registro que:
 - (i) Mientras la aeronave es operada por el poseedor del COA, la reglamentación de aeronavegabilidad del Estado de Registro sea aplicable; o
 - (ii) Si el Estado de Registro concuerda en transferir algunas o todas las responsabilidades por aeronavegabilidad a la AAC bajo el Artículo 83 bis de la Convención de Chicago, las reglamentaciones de aeronavegabilidad de Bolivia deben aplicarse dentro la extensión acordada por la AAC y el Estado de Registro.
 - (3) El Acuerdo debe reconocer que la AAC puede tener libre e ininterrumpido acceso a la aeronave en cualquier lugar y en cualquier momento.

Nota.- Vea el Apéndice A - 119.43 para requerimientos adicionales para el arrendamiento sin tripulación de aeronaves con registro extranjero.

119.45 Intercambio de aeronaves

- (a) Ninguna persona puede intercambiar aeronaves con otro poseedor de COA sin la aprobación de la AAC.

Nota.- Vea el Apéndice A - 119.45 para requerimientos concernientes a acuerdos de intercambio de aeronaves aprobados por la AAC.

119.47 Arrendamiento con tripulación

- (a) Ninguna persona puede conducir operaciones de arrendamiento con tripulación sin haber realizado previamente un convenio de arrendamiento, que establezca claramente las responsabilidades operacionales siguiendo lo indicado en el artículo 83bis de la convención de Chicago, estos convenios deben ser firmados por el estado propietario del registro y el estado del operador y deben definir quien tiene la responsabilidad del control operacional y en que forma se va a seguir los programas de mantenimiento e inspección
- (b) El control operacional le pertenece al operador que pone el piloto y que tiene la autoridad ejercida respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo.
- (c) En ambos casos estos arrendamientos deben quedar registrados en las especificaciones de operación de ambos operadores.

119.49 Demostración de evacuación de emergencia

- (a) Ninguna persona puede usar un tipo y modelo de aeronave en operaciones de transporte de pasajeros en transporte aéreo comercial con una configuración de más de 44 pasajeros, a menos que haya conducido antes, para la AAC, una demostración real de evacuación de emergencia con capacidad completa (90)segundos o parcial (15) segundos.
- (b) La demostración real con capacidad completa puede no ser requerida, si el poseedor de COA provee una solicitud escrita para desviación con la evidencia de que:
 - (1) Una evacuación de emergencia satisfactoria con capacidad completa

para la aeronave a ser operada fue demostrada durante la certificación tipo de la aeronave o durante la certificación de otro operador aéreo

(c) Si una demostración de capacidad completa no es requerida, ninguna persona puede utilizar una aeronave de tipo y modelo en operaciones de transporte de pasajeros en transporte aéreo comercial a menos que haya primero demostrado a la AAC que su tripulación, dispone de procedimientos para efectuar dicha evacuación en quince (15) segundos o menos y.

(d) Ninguna persona puede efectuar operaciones a una distancia superior a cincuenta millas de tierra sin haber demostrado la capacidad de efectuar un amaraje parcial o completo según el caso.

Nota.- Vea el Apéndice A - 119.49 para requerimientos adicionales referentes a demostraciones de evacuación de emergencia.

119.51 Vuelos de demostración para certificación

(a) Todo solicitante a un certificado debe conducir vuelos de demostración para demostrar la aptitud para llevar a cabo las operaciones propuestas en su solicitud con arreglo a los reglamentos vigentes.

(b) Durante estos vuelos no deben llevarse pasajeros a menos que la AAC, teniendo en cuenta experiencia de las tripulaciones, área propuesta, equipo propuesto y cualquier otro factor que a su juicio permita la operación con pasajeros en este tipo de vuelos.

119.52 Vuelos de comprobación

(a) Vuelos de comprobación son los requeridos en cualquiera de las siguientes circunstancias:

(1) Incorporación de una aeronave nueva al Certificado del Operador.

(i) Cuando se incorpore una nueva aeronave que no haya sido operada previamente por el operador, se requiere un vuelo de comprobación.

(ii) Este vuelo debe realizarse sin pasajeros.

(iii) Sin embargo, teniendo en cuenta la experiencia del operador y las tripulaciones, el tipo de ruta propuesta y cualquier otra consideración, la AAC podrá permitir el vuelo con pasajeros.

(2) Incorporación de una nueva ruta en el certificado del operador.

(i) Cuando se solicite la incorporación de una nueva ruta en el certificado del operador, se requiere un vuelo de comprobación.

(ii) Este vuelo debe realizarse sin pasajeros.

(iii) Sin embargo, teniendo en cuenta la experiencia del operador y las tripulaciones, el tipo de ruta propuesta y cualquier otra consideración, la AAC podrá permitir el vuelo con pasajeros.

(3) Operaciones Especiales

(i) Cualquier operación especial solicitada por el operador requiere vuelo de comprobación, son un ejemplo las siguientes:

(ii) Operaciones extendidas (ETOPS);

(iii) Aproximación de aterrizaje instrumental CAT II CAT III;

(iv) Aeropuertos considerados especiales dentro del MGO del operador;

(v) Navegación clase II;

(vi) RVSM Operación con espacio vertical reducido (1000 pies);

(vii) MNPS Operaciones de largo alcance en el espacio aéreo del Atlántico norte;

(viii) Cualquier otra autorización especial autorizada al operador;

(ix) Para cada uno de estos casos le corresponde a la AAC determinar los requisitos y la extensión de los vuelos de comprobación.

Subparte D Reservado

|

Subparte E: Gerenciamiento de operaciones de vuelo del poseedor del COA

manual y sus enmiendas y su recepción por el personal del explotador.

119.57 Aplicabilidad

- (a) La subparte E provee los requerimientos de certificación que se aplican al personal de Gerenciamiento de operaciones de vuelo y sus funciones.

- (e) El explotador debe presentar sus manuales propuestos a la AAC, con treinta (30) días de anticipación a la fecha de implementación deseada.

Nota.- Vea en el Apéndice H - 119.59 [organización y contenido](#) del Manual de Operaciones.

119.59 Manual de operaciones

- (a) Cada poseedor de un COA debe suministrar, para uso y guía del personal interesado, un manual de operaciones, de acuerdo con el Apéndice A de esta RAB.

- (f) Pequeños operadores estarán exentos de algunas partes de este Manual según lo requiera la AAC.

- (b) El manual de operaciones se debe modificar o revisar, siempre que sea necesario, a fin de asegurar que la información en él contenida esté actualizada. El personal del explotador debe ser comunicado oportunamente, de todas las modificaciones o revisiones efectuadas a dicho manual.

119.61 Programa de entrenamiento

- (b) Cada poseedor de un COA debe asegurarse que todo el personal está apropiadamente instruido en sus deberes y responsabilidades.

- (c) El explotador debe proporcionar a la AAC un ejemplar del manual de operaciones y de sus enmiendas, para someterlos a revisión y aceptación, y donde corresponda su aprobación.

- (c) Cada poseedor de certificado debe tener un Manual de Entrenamiento aprobado por la AAC conteniendo las políticas generales de entrenamiento, exámenes, y conservación de registros.

- (d) Todo manual que exige la presente sección debe:

- (d) Cada poseedor de un COA se asegurara que los empleados que, se encuentren en el extranjero, deben observar las leyes, reglamentos y procedimientos de aquellos Estados en los que realizan operaciones.

- (1) incluir instrucciones e informaciones necesarias para que el personal involucrado efectúe sus deberes y responsabilidades con un alto grado de seguridad operacional;

- (e) Cada poseedor de un COA se cerciorará que los pilotos conozcan las leyes, los reglamentos y procedimientos, aplicables al desempeño de sus funciones, prescritos para las zonas que han de volar y para los aeródromos que han de utilizarse, . El explotador debe cerciorarse de que los demás miembros de la tripulación de vuelo conozcan aquellas leyes reglamentos y procedimientos aplicables al desempeño de sus respectivas funciones en la operación del avión en otro Estado.

- (2) presentarse en una forma que sea de fácil revisión y lectura;

- (3) tener la fecha de la última edición en cada página objeto de cambios;

- (f) Cada poseedor de un COA debe cerciorarse de que los miembros de la tripulación de vuelo demuestren tener la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas aeronáuticas conforme a lo especificado en las disposiciones de la RAB 61.

- (4) cumplir con las RAB, las normas del Estado de certificación y las normas internacionales aplicables, y con lo establecido en su COA y sus especificaciones para las operaciones; y

- (5) contar con un procedimiento que garantice la oportuna distribución del

- (g) Cada poseedor de un COA debe tener aprobación de la AAC antes de usar un

silabo de entrenamiento con el propósito de calificar un tripulante, o a una persona que efectúe funciones de control operacional.

- (h) Cada poseedor de un COA debe tener una política de selección de instructores de tierra que describa los requisitos mínimos de calificaciones.
- (i) Cada poseedor de un COA debe mantener periódicamente los conocimientos, la pericia y las calificaciones de los instructores en tierra.
- (j) Cada poseedor de un COA debe someter a la AAC cualquier cambio de un programa de entrenamiento aprobado, y debe recibir aprobación escrita de la AAC antes que tal revisión pueda ser usada.
- (k) Los pequeños operadores deberán presentar un programa escrito de la forma como entrenaran a sus tripulaciones.

119.62 Sistema de gestión de seguridad

- (a) Cada poseedor de un COA a partir del 1 de Enero del 2015 deberá implementar un sistema de gestión de seguridad operacional aceptable para la AAC, que como mínimo:
 - (1) Identifique los peligros de seguridad operacional;
 - (2) Asegure que se apliquen las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional;
 - (3) Prevea la supervisión permanente y evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado; o
 - (4) Tenga como meta mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional.
- (b) El sistema de gestión de seguridad operacional definirá claramente la línea de responsabilidad sobre seguridad operacional en la organización del poseedor del COA, incluyendo la responsabilidad directa de la seguridad operacional por parte del personal administrativo superior.

Nota.- El operador (COA) de un avión que tenga una masa máxima certificada de despegue superior a 20 000 kg debería establecer y mantener un programa de análisis de datos de vuelo como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional.

119.63 Manual de vuelo de la aeronave (AFM)

- (a) Cada poseedor de un COA, o solicitante debe someter los manuales propuestos de operación de aeronaves para cada tipo y variante de la aeronave operada, conteniendo los procedimientos normales, anormales y de emergencia, relativos a la operación de la aeronave para su aceptación y aprobación en parte si es el caso por la AAC, además de los procedimientos amplificados.
- (b) Cada Manual de Operaciones de Aeronave debe estar basado en los datos del fabricante de la aeronave para el tipo y variante de aeronave operada por el poseedor del COA y debe incluir parámetros de operación específicos, detalles de los sistemas de la aeronave y de las listas de verificación a ser usadas, que sean aplicables a las operaciones del COA que son aprobadas por la AAC. El diseño del manual debe observar principios de factores humanos.
- (c) El Manual de Operaciones de las Aeronaves debe ser proporcionado a los tripulantes de vuelo y personas asignadas a funciones de control operacional para cada aeronave operada por el COA.
- (d) Cada poseedor de un COA deberá elaborar procedimientos adecuados para garantizar que el manual de vuelo se actualice efectuando los cambios que el Estado de matrícula haya hecho obligatorios.

Nota.- El Apéndice J 119.63 presenta un esbozo para un Manual de Operación de Aeronave que combina numerosos requerimientos del Manual.

119.65 Libro de a bordo de la aeronave del poseedor del COA - sección de registros diarios

- (a) Cada poseedor de COA debe usar un libro de registro técnico de aeronave que contenga una sección de registros diarios que incluya las siguientes informaciones para cada vuelo: (Vea la RAB-43, sección 43.53, para la sección

de mantenimiento del libro de registro técnico de la aeronave)

- (1) Nacionalidad y registro de la aeronave;
 - (2) Fecha;
 - (3) Nombre de los tripulantes;
 - (4) Asignaciones de servicios de los tripulantes;
 - (5) Lugar de partida;
 - (6) Lugar de llegada;
 - (7) Hora de partida;
 - (8) Hora de llegada;
 - (9) Horas de vuelo (Block to Block).
 - (10) Naturaleza del vuelo (privado, trabajo aéreo, itinerario, suplementario);
 - (11) Incidentes, observaciones y/o
 - (12) Firma de la persona encargada.
- (b) Las anotaciones del libro de a bordo deberán llevarse al día y con tinta.
- (c) Deberán conservarse los libros de a bordo completados, para proporcionar un registro continuo de las operaciones realizadas en los últimos seis meses.

119.66 Preparación de los vuelos

- (a) No se iniciara ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el PIC ha comprobado los siguientes documentos antes de la partida:
- (1) Un plan de vuelo operacional, incluyendo NOTAMs y meteorología pertinente a las decisiones de planeamiento de vuelo relativas al mínimo aprovisionamiento de combustible, rendimiento en ruta, y aeródromos de destino y alternos.
 - (2) Un manifiesto de **peso y balance elaborado manualmente y/o automatizado (Load Sheet), que demuestre la distribución correcta de los pasajeros y carga, para obtener el centro de gravedad, peso de despegue y aterrizaje en conformidad con las limitaciones de peso máximo**

operacional teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas y análisis de rendimiento.

- (3) Una página de registro técnico aplicable, si irregularidades mecánicas son registradas después de un vuelo precedente, mantenimiento o funciones de inspección fueran ejecutadas o si una liberación de mantenimiento ha sido emitida en el aeródromo de partida.
 - (4) Inspeccionar visualmente los buzones de las aeronaves con el propósito de verificar que el supervisor de rampa (u otra persona responsable), verifique que los datos establecidos del carguio sean reales tal cual especifica el formulario de inspección de carguio elaborado por el EO.V.
- (b) Ninguna persona puede despegar una aeronave en transporte aéreo comercial a menos que todos los documentos de liberación de vuelo, firmados por el PIC, sean retenidos y disponibles en el punto de partida.
- (c) El PIC debe transportar una copia de los documentos especificados en el Subpárrafo (a) en la aeronave hasta el aeródromo de destino.
- (d) El poseedor del COA conservará durante tres meses los formularios completados de preparación de vuelo.

Nota.- La AAC puede aprobar una ubicación diferente para la conservación donde todos los documentos pueden estar disponibles para sus futuras revisiones.

119.67 Asignación de PIC para transporte aéreo comercial (TAC)

- (a) El poseedor del COA debe, para cada operación de TAC, asignar por escrito un piloto como PIC.

119.68 Tiempo de vuelo, periodo de servicio y periodo de descanso

- (a) El poseedor del COA debe establecer normas para limitar el tiempo de vuelo y los periodos de servicio así como para permitir periodos de descanso adecuados para todos los miembros de la tripulación. Estas normas deberán estar de acuerdo con los reglamentos de la RAB 91.481.

119.69 Tripulantes de cabina requeridos

- (a) El poseedor de COA debe programar y el PIC debe asegurarse que el número mínimo de tripulantes de cabina requeridos estén abordo en los vuelos de transporte de pasajeros.
- (b) El número de tripulantes de cabina no puede ser menor que el mínimo prescrito por la AAC en las provisiones de operaciones del poseedor de certificado o lo siguiente, lo que sea mayor:
- (1) Para una capacidad de asientos de 20 a 50 pasajeros: un tripulante de cabina; y
 - (2) Un tripulante de cabina adicional para cada unidad, o parte de una unidad, de una capacidad de asientos de 50 pasajeros.
- (c) Cuando los pasajeros estén a bordo de una aeronave parqueada, el número mínimo de tripulantes de vuelo debe ser la mitad de lo requerido para la operación de vuelo, pero nunca menor que un tripulante de cabina, (u otra persona calificada en los procedimientos de evacuación de emergencia para la aeronave)

Nota.- Cuando una mitad resultare en un número fraccionado, es permisible redondear para abajo para el próximo número entero.

119.71 Transporte de pasajeros en situación especial

- (a) Se consideran pasajeros en condición especial aquellos específicamente referidos como tales en el manual de operaciones del operador.
- (b) Ningún poseedor de COA puede permitir el transporte de pasajeros en situación especial excepto:
- (1) Como lo establecido en los procedimientos del manual de operaciones del poseedor de COA; y
 - (2) Con el conocimiento y concordancia del PIC.

119.73 Programa de verificación y estandarización de los tripulantes

- (a) Cada poseedor de COA debe tener un programa de verificación y estandarización de los miembros de la tripulación aprobado por la AAC.

- (b) Los pequeños operadores están exentos de esta norma, siempre y cuando tengan menos de cinco (5) aviones.

119.74 Operaciones con un solo piloto utilizando reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o de noche

- (a) Para realizar operaciones con un solo piloto que se prevea realizar con IFR o de noche, el poseedor de COA debe cumplir con los requisitos de experiencia, instrucción y actividad reciente incluidos en esta sección.
- (b) El piloto al mando debe:
- (1) para las operaciones IFR o de noche, haber acumulado como mínimo 50 horas de vuelo en la clase de avión, de las cuales 10 horas como mínimo serán en carácter de piloto al mando;
 - (2) para las operaciones con IFR, haber acumulado como mínimo 25 horas de vuelo con IFR en la clase de avión, las cuales podrán ser parte de las 50 horas de vuelo del inciso a);
 - (3) para las operaciones de noche, haber acumulado como mínimo 15 horas de vuelo de noche, las cuales podrán ser parte de las 50 horas de vuelo del inciso a);
 - (4) para las operaciones con IFR, haber adquirido experiencia reciente como piloto a cargo de una operación con un solo piloto utilizando reglas IFR de:
 - (i) cinco vuelos IFR como mínimo, incluso tres aproximaciones por instrumentos, realizados durante los 90 días precedentes en la clase de avión en función de piloto único; o
 - (ii) una verificación de aproximación por instrumentos IFR en un avión de ese tipo durante los 90 días precedentes;
 - (5) para operaciones de noche, haber realizado por lo menos tres despegues y aterrizajes de noche en la clase de avión en función de piloto único durante los 90 días precedentes; y
 - (6) haber completado con éxito programas de instrucción que

incluyan, además de los requisitos de 9.3, el asesoramiento a los pasajeros con respecto a la evacuación de emergencia; la gestión del piloto automático, y el uso simplificado de la documentación en vuelo.

- (c) Las verificaciones de instrucción de vuelo y competencia iniciales y periódicas indicadas en el RAB 119.61 y 91.419 deben ser realizadas por el piloto al mando en función de piloto único en el tipo o clase de avión en un entorno representativo de la operación.

119.75 Entrenamiento verificación de competencia (proficiency): pilotos

- (a) Un poseedor de COA debe entrenar a sus pilotos para la Verificación de Competencia (Proficiency) en aquellas maniobras y procedimientos que son prescritos por la AAC para tal verificación.

Nota.- Ver el apéndice A - 119.75 91.419 y a 91.419 para los requerimientos pertinentes al entrenamiento en simulador de aeronave utilizado en una verificación de Competencia (Proficiency).

119.77 Procedimiento de verificación de la cabina de comando

- (a) Cada poseedor de un COA debe proporcionar a las tripulaciones de vuelo y hacer disponible en cada aeronave, las listas de chequeo y procedimientos condensados (Quick Reference Handbook), aprobados por la AAC.
- (b) Cada poseedor de un COA debe asegurarse que los procedimientos de la lista de chequeo son diseñados de manera tal que un miembro de la tripulación de vuelo no necesitará confiar en su memoria para los ítems a ser verificados.
- (c) Los pequeños operadores deben desarrollar listas de chequeo y estas deben ser aprobadas por la AAC.

119.79 Lista de equipo mínimo y lista de desviación de configuración

- (a) Cada poseedor de un COA debe proveer para uso de los tripulantes de vuelo, personal de mantenimiento y personas asignadas en funciones de control operacional durante la ejecución de sus deberes, un MEL aprobado por la AAC.

- (b) El MEL debe ser específico para el tipo y variante de la aeronave y debe contener las circunstancias, limitaciones y procedimientos para la liberación o continuación de vuelo de la aeronave con componentes, equipos o instrumentos inoperativos.

- (c) Para aeronaves de más de 5.700 Kg el poseedor del COA debe proveer para uso de la tripulación de vuelo, personal de mantenimiento y personal asignado a funciones de control operacional durante la ejecución de sus deberes un CDL específico para el tipo de aeronave.

- (d) En caso de no poseer un MEL la aeronave deberá operar con todos sus sistemas y componentes operativos

119.81 Manual de rendimiento

- (a) Cada poseedor de un COA debe proveer para el uso de los tripulantes de vuelo y personas asignadas a funciones de control operacional durante la ejecución de sus deberes, un manual de rendimiento aceptable para la AAC.
- (b) El manual de rendimiento debe ser específico para el tipo y variante de aeronave y debe contener información adecuada de rendimiento para el cálculo preciso del rendimiento en todas las fases normales de operación de vuelo.
- (c) Explotadores que soliciten un certificado de pequeño operador) estarán exentos a ésta RAB.

119.82 Altura del cruce del umbral para las aproximaciones de precisión

- (a) Cada poseedor de un COA deberá establecer procedimientos operacionales destinados a garantizar que una aeronave empleada para efectuar aproximaciones de precisión cruza el umbral con el debido margen de seguridad, cuando la aeronave este en la configuración y actitud de aterrizaje.

119.83 Sistema de control de datos de rendimiento

- (a) Cada poseedor de un COA debe tener un sistema aprobado por la AAC para obtener, mantener y distribuir al personal apropiado, datos actualizados de rendimiento para cada aeronave, ruta y aeropuerto que utiliza.

- (b) El sistema aprobado por la AAC debe proveer datos actualizados de obstáculos para cálculos de rendimiento, para partida y llegada.
- (c) Los pequeños operadores están exentos de esta sección.

119.85 Manual de carga y manipuleo de la aeronave

- (a) Cada poseedor de un COA debe proveer para el uso de los miembros de la tripulación de vuelo, personal de manipuleo en tierra y personas asignadas a funciones de control operacional durante la ejecución de sus deberes, un manual de manipuleo y carga de la aeronave aceptable para la AAC.
- (b) Este manual debe ser específico para el tipo y variante de la aeronave y debe contener los procedimientos y limitaciones para el servicio y carga de la aeronave.

119.87 Sistema de control de datos de peso y balance

- (a) Cada poseedor de un COA debe tener un sistema aprobado por la AAC para obtener, mantener y distribuir, para el personal apropiado, información corriente relativa al peso y balance de cada aeronave operada.
- (b) Todo Encargado de Operaciones de Vuelo deberá elaborar el manifiesto de Peso y Balance (Balance Sheet) llenando todos los datos en forma clara y sin borrones.
- (c) Los pesos de las bodegas ya sea en libras ó Kilos (Fwd cargo y Aft cargo) éstas no deberán tener cifras redondeadas.
- (d) Las firmas tanto de los EOV; F/E ; y PIC en los casilleros correspondientes, deberán llenar con el numero de su licencia y/ó un sello con el nombre del responsable.

119.89 Manual de asistentes de cabina

- (a) El poseedor de un COA debe proporcionar a los tripulantes de cabina y agentes de pasajeros durante la ejecución de sus deberes, un manual de

tripulante de cabina aprobado por la AAC.

- (b) El manual de tripulante de cabina debe contener las políticas operacionales y procedimientos aplicables a los tripulantes de cabina y el transporte de pasajeros.
- (c) El poseedor de un COA debe proporcionar a los tripulantes de cabina, un manual específico al tipo y modelo de la aeronave que contenga los detalles de sus procedimientos normal, anormal de emergencia la ubicación y operación del equipo de emergencia.
- (d) Explotadores que soliciten un certificado de pequeño operador estarán exentos de ésta sección.

119.91 Tarjetas de información a los pasajeros

- (a) Cada poseedor de un COA debe llevar en cada aeronave de transporte de pasajeros, al alcance de cada pasajero ,en los bolsillos frente a los mismos tarjetas impresas suplementarias a la información oral (briefing) y que contengan:
 - (1) Diagramas y métodos de operación de las salidas de emergencia;
 - (2) Otras instrucciones necesarias para la utilización del equipo de emergencia; e
 - (3) Informaciones relativas a las restricciones y requerimientos asociados de cómo sentarse en un asiento en la fila adyacente a una salida de emergencia.
- (b) Cada poseedor de un COA debe asegurarse que cada tarjeta contiene información que es pertinente solamente al tipo y modelo usado para aquel avión.

Nota.- Vea el Apéndice A - 119.91 para información específica a ser incluida en la tarjeta de información del pasajero.

119.93 Sistema de control de datos meteorológicos

- (a) Cada poseedor de un COA debe tener un sistema aprobado por la AAC para obtener, mantener y distribuir para el personal apropiado, datos de

meteorología aeronáutica actualizados para cada ruta y aeropuerto que utilice.

Nota.- Vea Apéndice A - 119.93 para la información específica sobre aeropuertos que debe estar contenida en el sistema de control de datos de meteorología aeronáutica.

119.95 Manual de rutas

- (a) Cada poseedor de un COA debe proveer para uso de los tripulantes de vuelo y personas asignadas a funciones de control operacional durante la ejecución de sus deberes, un manual de rutas, aprobado por la AAC y actualizado.

119.97 Fuentes de reportes meteorológicos

- (a) Cada poseedor de un COA debe utilizar fuentes aprobadas por la AAC para las informaciones y pronósticos meteorológicos.

Nota.- Vea Apéndice A - 119.97 para fuentes de información meteorológica satisfactorias para el planeamiento de vuelo o para el control del movimiento de vuelo.

119.99 Programa de deshielo y antihielo

- (a) Cada poseedor de un COA que planea operar una aeronave en condiciones en que se pueda esperar razonablemente que escarcha, hielo o nieve puede adherirse a la aeronave, debe:

- (1) Usar solamente aeronaves adecuadamente equipadas para tales condiciones;
- (2) Asegurarse que la tripulación de vuelo esté adecuadamente entrenada para tales condiciones; y
- (3) Tener un programa adecuado de deshielo y antihielo en tierra.

Nota.- Ver el Apéndice A - 119.99 para los requerimientos detallados pertinentes al programa de deshielo del poseedor del COA.

119.101 Sistema de supervisión y seguimiento de vuelo

- (a) Para operaciones de itinerario publicado, cada poseedor de COA debe tener un sistema adecuado aprobado por la AAC para despacho y seguimiento apropiado del progreso de los vuelos.
- (b) El sistema de despacho y seguimiento debe tener suficientes centros de control, para asegurar que en todo momento, la

aeronave tiene contacto con los centros y estos tienen la capacidad de proporcionarle la información adecuada y el control operacional apropiado, por funcionarios calificados.

Nota: Los pequeños operadores están exentos de esta sección.

119.103 Manual de servicios de despacho

- (a) Cada poseedor de un COA deberá elaborar un manual de servicios de despacho de aeronaves que incluya los requisitos de instrucción, políticas de subcontratación, procesos de tramitación, procedimientos y métodos para todas las operaciones de servicios de escala.

119.105 Instalaciones de comunicación

- (a) Cada vuelo del poseedor del COA debe ser capaz de mantener comunicaciones de radio de dos vías con todas las instalaciones ATC a lo largo de las rutas y rutas alternas a ser utilizadas.

- (b) Para operaciones de transporte de pasajeros en un itinerario publicado, cada poseedor del COA debe ser capaz de tener comunicaciones de radio rápida y confiable con todos los vuelos sobre la estructura completa de rutas del COA bajo condiciones normales de operación.

119.107 Rutas y áreas de operación

- (a) Un poseedor del COA debe especificar el método para determinar las altitudes mínimas de vuelo para las operaciones realizadas en rutas respecto a las cuales el Estado de sobrevuelo o el Estado responsable no haya establecido altitudes mínimas de vuelo.

- (b) Un poseedor del COA puede conducir operaciones solamente a lo largo de tales rutas y dentro de tales áreas para las cuales:

- (1) Instalaciones y servicios de tierra, incluyendo servicios meteorológicos, son proporcionados y adecuados para la operación planeada;
- (2) El rendimiento de la aeronave que se pretende utilizar es adecuado para cumplir con los requerimientos de altitudes mínimas de vuelo;

- (3) El equipo de la aeronave que se pretende usar cumple los requerimientos mínimos para la operación planeada;
 - (4) Mapas y cartas actualizadas y apropiadas estén disponibles;
 - (5) Si aeronaves bimotores son usadas, aeropuertos adecuados estarán disponibles dentro las limitaciones de tiempo/distancia; y
 - (6) Si aeronaves monomotores son utilizadas, en aeropuertos que estén disponibles y permitan la ejecución de un aterrizaje forzado seguro.
- (c) Ninguna persona puede conducir operaciones de transporte aéreo comercial en cualquier ruta o área de operación, a menos que dichas operaciones estén en conformidad con cualquier restricción impuesta por la AAC.

119.108 Mínimos de utilización de aeródromo

- (a) Cada poseedor de un COA debe establecer los mínimos de utilización de cada uno de los aeródromos utilizados en las operaciones, estos mínimos serán aprobados por la AAC, dichos mínimos no serán inferiores a los mínimos establecido por el estado al cual pertenezca el aeropuerto.
- (b) Cada poseedor de un COA al determinar los valores de los mínimos de utilización de aeródromo tendrá en cuenta lo siguiente:
 - (1) el tipo, performance y características de performance del avión;
 - (2) competencia y experiencia de los tripulantes de vuelo dentro su composición en la aeronave.
 - (3) las dimensiones y características de las pistas que pueda seleccionarse para su utilización;
 - (4) si son adecuadas las ayudas terrestres visuales y no visuales

disponibles, así como la actuación de las mismas;

- (5) el equipo que se disponga en el avión para fines de navegación o de control de la trayectoria de vuelo durante la aproximación de aterrizaje y la aproximación frustrada;
- (6) los obstáculos situados en las áreas de aproximación y de aproximación frustrada y la altitud / altura de franqueamiento de obstáculos para realizar el procedimiento de aproximación por instrumentos;
- (7) los medios utilizados para determinar y notificar las condiciones meteorológicas; y
- (8) los obstáculos situados en el área de ascenso inicial y los márgenes necesarios de franqueamiento de obstáculos.

119.109 Requisitos de precisión en la navegación

- (a) Cada poseedor de un COA debe tener, para cada ruta o área propuesta, los sistemas de navegación e instalaciones que utiliza con capacidad de navegar la aeronave:
 - (1) Dentro del grado de precisión requerido por el ATC; y
 - (2) Para los aeropuertos en el plan de vuelo operacional, dentro del grado de precisión necesario para la operación involucrada.
- (b) En situaciones sin sistemas adecuados de referencia de navegación, la AAC puede autorizar operaciones diurnas VFR que pueden ser conducidas con seguridad por pilotos debido a las características del terreno.
- (c) RESERVADO.
- (d) Operaciones en segmentos de ruta en que el uso de navegación II es requerida y debe ser aprobada por la AAC.

Subparte F: Requerimientos de 119.111 al 119.141 (RESERVADO)
mantenimiento del COA (Ver RAB 43)

Subparte G: Gerenciamiento de seguridad del COA**119.143 Aplicabilidad**

- (a) Esta sección provee los requerimientos de certificación que se aplican al poseedor del COA para la protección de aeronaves, instalaciones y personal contra interferencia ilícita.

119.145 Requerimientos de seguridad

- (a) Cada poseedor de un COA debe asegurar que todo personal apropiado esté familiarizado, y cumpla con los requerimientos relevantes de los programas nacionales de seguridad y de los Estados donde sus aeronaves tengan autorizada la operación.

119.147 Programas de entrenamiento de seguridad

- (a) Cada poseedor de un COA debe establecer, mantener y conducir programas aprobados de entrenamiento que habiliten al personal del operador a tomar acción apropiada **con las medidas y técnicas preventivas atinentes a los pasajeros, equipaje, carga, correo, equipo, repuestos y suministros que haya de transportar** para prevenir actos de interferencia ilícita tales como sabotaje o secuestro ilegal de aeronaves y para minimizar las consecuencias de tales eventos, en caso de que ocurran. **Este programa deberá incluir, como mínimo, los elementos siguientes:**

- (1) **Determinación de la gravedad de cada incidente;**
- (2) **Comunicación y coordinación con la tripulación;**
- (3) **Respuesta de defensa propia apropiada;**
- (4) **Uso de dispositivos de protección que no sean letales asignados a los miembros de la tripulación para los cuales la AAC autoriza su utilización;**
- (5) **Comprensión del comportamiento de los terroristas para mejorar la capacidad de los miembros de la tripulación con respecto al comportamiento de los secuestradores y respuesta a los pasajeros;**

(6) **Ejercicios de instrucción en situaciones reales con respecto a diversas amenazas;**

(7) **Procedimientos en el puesto de pilotaje para proteger el avión; y**

(8) **Procedimientos de búsqueda en el avión y orientación con respecto a los lugares de riesgo mínimo para colocar una bomba, cuando sea posible.**

119.149 Reporte de actos de interferencia ilícita

- (a) En seguimiento a un acto de interferencia ilícita a bordo de una aeronave, el PIC o, en su ausencia, el poseedor de COA, debe someter, sin demora, un reporte de tal acto a la autoridad local asignada y a la AAC en el Estado del operador.

119.151 Lista de verificación de procedimientos para revisar una aeronave

- (a) Cada poseedor de un COA debe asegurar que toda aeronave, transporta una lista de verificación de los procedimientos a ser seguidos para aquel tipo de aeronave en la búsqueda de armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos ocultos.
- (b) Cada poseedor de un COA debería prever medios especializados para atenuar y orientar el efecto de explosiones a fin de utilizarlos en un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.

119.153 Seguridad del compartimento de la tripulación de vuelo

- (a) Si instalada, la puerta del compartimento de la tripulación de vuelo en una aeronave operada para el propósito de transportar pasajeros debe ser capaz de ser asegurada por dentro del compartimento de manera de evitar acceso no autorizado y **deberán proporcionar los medios para que la tripulación de cabina pueda notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividad sospechosa o violaciones a la seguridad en la cabina.**

Subparte H: Gerenciamiento de mercancías peligrosas por el COA

119.155 Aplicabilidad

(a) Esta subparte establece los requerimientos de certificación que se aplican al gerenciamiento del personal de operaciones de vuelo y en las funciones de todo el personal relacionado con el transporte de mercancías peligrosas.

119.157 Aprobación para transportar mercancías peligrosas

(a) Ningún poseedor de un COA puede transportar mercancías peligrosas a menos que este aprobado por la AAC.

119.159 Alcance

(a) Cada poseedor de un COA debe cumplir con las provisiones contenidas en las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por el Aire, Documento 9284 de la OACI, en todas las operaciones en que mercancías peligrosas sean transportadas, no importa si el vuelo es total o parcial dentro o fuera del territorio de Bolivia. Cuando mercancías peligrosas son transportadas fuera del territorio de Bolivia, el poseedor del COA debe revisar y cumplir con las variaciones apropiadas registradas por el Estado Contratante a donde se pretende transportar las mercancías peligrosas, contenidas en el Adjunto 3 de las Instrucciones Técnicas.

(b) Artículos y sustancias que serían de otra forma clasificados como mercancías peligrosas, están excluidos de las provisiones de esta sección, en el límite especificado en las Instrucciones Técnicas, si son:

- (1) Requeridos para estar a bordo de la aeronave por razones operacionales;
- (2) Transportados como suministros para el servicio de cabina o de comida (Ej. hielo seco);
- (3) Transportados para uso en vuelo como auxilio veterinario o como veneno para un animal; o
- (4) Transportados para uso en vuelo para auxilio médico a un paciente, si:

(i) Cilindros de gas han sido fabricados específicamente para el propósito de contener y transportar aquel gas en particular;

(ii) Drogas, medicinas y otras materias médicas que estén bajo control del personal entrenado, durante el tiempo en el cual van a estar en uso en la aeronave;

(iii) Equipo que contenga baterías con celdas para líquido electrolito, será asegurado en posición vertical para prevenir el derrame del electrolito; y

(iv) Se toman las provisiones apropiadas para guardar y asegurar todo el equipo durante el despegue y aterrizaje y todo el tiempo durante el vuelo, cuando sea juzgado necesario por el PIC, en el interés de la seguridad; o

(v) Sean transportados por pasajeros, o por tripulantes.

(c) Artículos y sustancias con la finalidad de reemplazar a aquellos del párrafo (1) pueden ser transportados en una aeronave como está especificado en las Instrucciones Técnicas.

119.161 Limitaciones en el transporte de mercancías peligrosas

(a) Cada poseedor de un COA debe tomar todas las medidas razonables para asegurar que artículos y sustancias que son específicamente identificados por el nombre o descripción genérica en las Instrucciones Técnicas, como prohibidas para el transporte, bajo ninguna circunstancia serán transportadas en cualquier aeronave.

(b) Cada poseedor de un COA debe tomar todas las medidas razonables para asegurar que artículos y sustancias u otras mercancías que sean identificadas en las Instrucciones Técnicas, como prohibidas para el transporte en circunstancias normales, sean transportadas solamente cuando:

- (1) Estén exentas por los Estados concernientes bajo las provisiones de las Instrucciones Técnicas; o

- (2) Las Instrucciones Técnicas indiquen que pueden ser transportadas bajo una aprobación emitida por el Estado de origen, tránsito, sobrevuelo, destino y el Estado del operador.

119.163 Clasificación

- (a) Cada poseedor de un COA debe adoptar todas las medidas razonables para asegurar que artículos y substancias que estén clasificadas como mercancías peligrosas sean recepcionadas como se especifica en las Instrucciones Técnicas.

119.165 Embalaje

- (a) Cada poseedor de un COA debe adoptar todas las medidas para asegurar que las mercancías peligrosas estén embaladas como se especifica en las Instrucciones Técnicas, antes de ser recepcionadas para su transporte.

119.167 Marcado y etiquetado

- (a) Cada poseedor de un COA debe adoptar todas las medidas razonables para asegurar que los paquetes, envolturas y contenedores de carga, sean marcados y etiquetados como se especifica en las Instrucciones Técnicas.
- (b) Cuando mercancías peligrosas sean transportadas en un vuelo que se realiza total o parcial fuera del territorio de Bolivia, el poseedor de un COA debe asegurar que las marcaciones, rótulos y etiquetas, estén en idioma inglés en adición a cualquier otro requerimiento de idioma.

119.169 Documento de transporte de mercancías peligrosas

- (a) Cada poseedor de un COA debe asegurar que, excepto cuando esté especificado de otra forma en las Instrucciones Técnicas, las mercancías peligrosas estén acompañadas por dos documentos originales de la Declaración del Expedidor para su transporte.
- (b) Cuando mercancías peligrosas sean transportadas en un vuelo que se realiza total o parcial fuera del territorio de Bolivia, el poseedor de COA debe asegurar que el idioma inglés es usado en la Declaración del Expedidor de mercancías peligrosas, en adición a cualquier otro requerimiento de idioma.

119.171 Aceptación de mercancías peligrosas

- (a) Ningún poseedor de un COA puede aceptar mercancías peligrosas para su transporte hasta que el paquete, envoltura o contenedor de carga, haya sido inspeccionado en conformidad con los procedimientos de aceptación en las Instrucciones Técnicas.

- (b) Cada poseedor de un COA, o su agente, debe utilizar una lista de verificación de aceptación que:

- (1) Debe permitir que todos los detalles relevantes sean verificados; y
- (2) Debe estar en tal forma que permita el registro de los resultados de la verificación de aceptación por medios manuales, mecánicos o computarizados.

119.173 Inspección por daño, filtración o contaminación

- (a) Cada poseedor de un COA debe asegurar que:

- (1) Paquetes, envolturas y contenedores de carga sean inspeccionados para evidenciar filtraciones o daños, inmediatamente antes de la estiba en una aeronave o en un dispositivo unitario de carga, conforme se especifica en las Instrucciones Técnicas.
- (2) Un dispositivo unitario de carga no será cargado en una aeronave a menos que haya sido inspeccionado como se requiere en las Instrucciones Técnicas y encontrado libre de cualquier evidencia de filtración o daño a las mercancías peligrosas contenidas en él.
- (3) Cualquier paquete, envoltura o contenedor de carga con filtración o daño, no será cargado en una aeronave;
- (4) Cualquier paquete de mercancías peligrosas encontrado en una aeronave y que aparente estar dañado o con filtración, será removido serán hechos los arreglos para su remoción por una autoridad u organización apropiada;

- (5) Después de la remoción de cualquier mercancía con filtración de daño, el resto de la consignación será inspeccionada para asegurar su condición apropiada para el transporte y que ningún daño o contaminación haya ocurrido en la aeronave o su carga; y
- (6) Paquetes, envolturas y contenedores de carga serán inspeccionados para evidenciar señales de daños o filtraciones cuando sean descargados de una aeronave de un dispositivo unitario de carga y, si existe evidencia de daño o filtración, el área donde las mercancías peligrosas han sido almacenadas, será inspeccionada para verificar evidencia del daño o contaminación.

119.175 Remoción de contaminación

- (a) Cada poseedor de un COA debe asegurar que:
 - (1) Cualquier contaminación encontrada como un resultado de filtración o daño de mercancías peligrosas es removida sin demora; y
 - (2) Una aeronave que haya sido contaminada por materiales radioactivos será removida inmediatamente del servicio y no retornada al mismo, hasta que el nivel de radiación en cualquiera de sus superficies accesibles y la contaminación localizada no sean superiores a los valores especificados en las Instrucciones Técnicas.

119.177 Restricciones de cargio

- (a) Cabina de pasajeros y cabina de mando. Cada poseedor de un COA debe asegurar que mercancías peligrosas no serán transportadas en la cabina ocupada por pasajeros o en la cabina de mando de la aeronave, a menos que este especificado de otra forma en las Instrucciones Técnicas.
- (b) Buzón de carga. Cada poseedor de un COA debe asegurar que mercancías peligrosas son cargadas, separadas y aseguradas en una aeronave como se especifica en las Instrucciones Técnicas;

- (c) Mercancías peligrosas asignadas para transporte solamente en aeronaves de carga. Cada poseedor de un COA debe asegurar que paquetes de mercancías peligrosas que llevan la etiqueta de "SOLAMENTE AERONAVES DE CARGA" sean transportadas en una aeronave de carga y estibadas como se especifica en las Instrucciones Técnicas.

119.179 Provisión de información

- (a) Información para el equipo de tierra. Cada poseedor de un COA debe asegurar que:
 - (1) La información es provista para habilitar al equipo de tierra en la ejecución de sus deberes con respecto al transporte de mercancías peligrosas, incluyendo las acciones a ser tomadas en la eventualidad de incidentes y/o accidentes involucrando mercancías peligrosas; y
 - (2) Cuando sea aplicable, la información referida en el párrafo a) 1) es también provista al agente de carga.
- (b) Información a los pasajeros. Cada poseedor de un COA debe asegurar la divulgación de información, como lo requerido por las Instrucciones Técnicas, para que los pasajeros sean advertidos en cuanto al tipo de mercancías que están prohibidas para su transporte a bordo de una aeronave.
- (c) Información para el personal en los puntos de aceptación. Cada poseedor de un COA, y, cuando sea aplicable, el expedidor o el agente de carga debe asegurar que la divulgación de información sobre el transporte de mercancías peligrosas sea proveída en los puntos de aceptación de carga del operador.
- (d) Información para los miembros de la tripulación. Cada poseedor de un COA debe asegurar que la información esta provista en el Manual de Operaciones para habilitar a los tripulantes en la ejecución de sus responsabilidades con respecto al transporte de mercancías peligrosas, incluyendo las acciones a ser tomadas en la eventualidad de

emergencias que involucren mercancías peligrosas.

- (e) Información al PIC. Cada poseedor de un COA debe asegurar que el PIC es provisto con información escrita, como se especifica en las Instrucciones Técnicas.
- (f) Información en la eventualidad de un incidente y/o accidente en una aeronave. Cada poseedor de un COA involucrado en un incidente y/o accidente relacionado con mercancías peligrosas en la aeronave debe:

- (1) Tan pronto como sea posible, informar a la AAC y a la autoridad pertinente del Estado en el cual el incidente y/o accidente ocurrido en la aeronave por el transporte de mercancías peligrosas; y
- (2) Cuando sea solicitado, proveer cualquier información requerida para minimizar los riesgos creados por cualquier mercancía peligrosa transportada.

119.181 Programas de **instrucción**

- (a) Cada poseedor de un COA debe establecer, mantener y tener aprobado por la AAC, programas de **instrucción** del personal, como requerido por las instrucciones técnicas.
- (b) Cada poseedor de un COA que no posea una aprobación permanente para transportar mercancías peligrosas, debe asegurar que:
- (1) El personal que está encargado de la aceptación y manipuleo de carga general haya recibido entrenamiento para conducir sus deberes con respecto a mercancías peligrosas que cubra como mínimo, las áreas identificadas en la columna (1) de la tabla (1) con una profundidad suficiente para garantizar una concientización de los riesgos asociados con las mercancías peligrosas y cómo identificar dichas mercancías.
- (2) Tripulantes, personal de atención a los pasajeros y personal de seguridad empleado por el poseedor del COA que tratan con la supervisión de pasajeros y sus equipajes, hayan

recibido entrenamiento que cubra por lo menos, las áreas identificadas en la columna (2) de la tabla (1) con una profundidad suficiente para asegurar que una concientización es obtenida de los riesgos asociados con mercancías peligrosas, cómo identificarlas y qué requerimientos se aplican al transporte de tales mercancías por pasajeros.

Tabla 1

Áreas de Entrenamiento	1	2
Filosofía General	X	X
Limitaciones sobre mercar	X	X
Marcación y etiquetado de paquetes	X	X
Mercancías peligrosas en equipaje de pasajeros	-	X
Procedimientos de Emergencia	X	X

Nota: La "X" indica un área a ser cubierta.

- (c) Cada poseedor de un COA que posea una aprobación permanente para transportar mercancías peligrosas debe asegurar que:
- (1) El personal que está involucrado en la aceptación de mercancías peligrosas haya recibido entrenamiento y esté calificado a conducir sus deberes que cubran por lo menos, las áreas identificadas en la columna (1) de la tabla (2) con una profundidad suficiente para asegurar que el personal puede tomar decisiones en cuanto a la aceptación o rechazo de mercancías peligrosas ofrecidas para transporte por vía aérea.
- (2) El personal que está involucrado en el manipuleo en tierra, almacenamiento y carguío de mercancías peligrosas, así como personal y técnicos aeronáuticos de tierra, hayan recibido entrenamiento para habilitarlos a conducir sus deberes con respecto a mercancías peligrosas, que cubra por lo menos, las áreas identificadas en la columna

- (2) de la tabla (2) con una profundidad suficiente para asegurar que se obtuvo una concientización de los riesgos asociados con mercancías peligrosas, cómo identificar dichas mercancías y cómo manipularlas y cargarlas.
- (3) El personal que está involucrado en el manipuleo general, haya recibido entrenamiento para habilitarlo a conducir sus deberes con respecto a mercancías peligrosas que cubran por lo menos las áreas identificadas en la columna (3) de la tabla (2) con una profundidad suficiente para asegurar que se obtuvo una concientización de los riesgos asociados con mercancías peligrosas, cómo identificar dichas mercancías y cómo manipularlas y cargarlas.
- (4) Los miembros de la tripulación de vuelo hayan recibido entrenamiento que cubra por lo menos las áreas identificadas en la columna (4) de la tabla (2) con una profundidad suficiente para garantizar que se obtuvo una concientización de los riesgos asociados con mercancías peligrosas, y cómo deben ser transportadas en una aeronave.
- (5) El personal de atención a los pasajeros; el equipo de seguridad empleado por el poseedor del COA que tratan con la supervisión de pasajeros y su equipaje; los tripulantes que no sean tripulantes de vuelo, hayan recibido entrenamiento que cubra por lo menos las áreas identificadas en la columna (5) de la tabla (2) con una profundidad suficiente para garantizar que se obtuvo una concientización de los riesgos asociados con mercancías peligrosas y qué requerimientos se aplican al transporte de tales mercancías por pasajeros o, más generalmente, su transporte en una aeronave.
- (d) Cada poseedor de un COA debe asegurar que todo el personal que requiere entrenamiento sobre mercancías peligrosas reciba

entrenamiento recurrente a intervalos no mayores a dos años.

- (e) Cada poseedor de un COA debe asegurar que registros de entrenamiento sobre mercancías peligrosas son mantenidos para todo el personal entrenado de conformidad con el párrafo (d).
- (f) Cada poseedor de un COA debe asegurar que el personal de su agente o expedidor de carga es entrenado de conformidad con la columna aplicable de la tabla (1) o de la tabla (2).
- (g) Explotadores que soliciten un certificado de pequeño operador (unipersonal) estarán exentos a esta RAB.

Tabla 2

AREAS DE ENTRENAMIENTO	1	2	3	4	5
Filosofía General	X	X	X	X	X
Limitaciones sobre Mercancías Peligrosas en el transporte aéreo	X	X	X	X	X
Clasificación y Lista de Mercancías Peligrosas	X	X	-	X	X
Requerimientos generales sobre embalaje	X	-	-	-	-
Marcación y Etiquetado de embalajes	X	X	X	-	X
Documentación del Expedidor	X	-	-	-	-
Aceptación de mercancías Peligrosas incluyendo el uso de una Lista de Verificación	X	-	-	-	-
Estiba, almacenaje, restricciones y segregación	X	X	X	X	-
Inspecciones por daños o derrame y procedimientos de descontaminación	X	X	-	-	-
Provisión de información para el PIC	X	X	-	X	-
Mercancías peligrosas en el equipaje de pasajeros	X	-	-	X	X
Procedimientos de Emergencia	X	X	-	X	X

119.183 Reportes de incidentes y/o accidentes con mercancías peligrosas

- (a) Cada poseedor de COA debe reportar incidentes o accidentes relacionados con mercancías peligrosas a la AAC dentro las 72 horas del evento, a menos que circunstancias excepcionales lo impidan.

Intencionalmente en blanco

APENDICE A RAB-119**SOLICITUD DE UN CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (REFERENCIA SECCION 119.10)**

- (a) Estudio de Factibilidad. El solicitante debe presentar un estudio de factibilidad para el tipo de operaciones que pretende conducir con detalle, por lo menos, los siguientes puntos principales:
- (1) Actas de constitución de la empresa, con su estructura jurídica, nombres y direcciones de las entidades o personas que tengan intereses financieros importantes en la empresa;
 - (2) Información sobre la organización administrativa de la empresa y sobre sus principales funcionarios, con sus cargos, nombres, formación, méritos y experiencia;
 - (3) Capital social mínimo compatible;
 - (4) Plan Básico de los servicios pretendidos con la especificación clara del segmento a ser operado;
 - (5) Especificación de las aeronaves a ser empleadas, indicando la forma de adquisición (compra, arrendamiento, intercambio, u otra), el precio, forma y condiciones de pago, etc.
 - (6) Copia de los contratos de alquiler de instalaciones, arrendamiento de aeronaves, servicios contratados, etc.; y
 - (7) Estudio de viabilidad económico-financiero con una proyección mínima de diez años, en el caso de un Gran Operador, y una proyección de un año en el caso de un Commuter o Pequeño Operador fundamentado en un análisis del mercado para los servicios pretendidos y de acuerdo a la forma prescrita por la AAC

Nota: La AAC podrá conceder desviaciones de estos requisitos si encuentra que el interés público y/o el transporte aéreo comercial no serán afectados.

Intencionalmente en blanco

APENDICE B RAB-119**PERSONAL DE DIRECCIÓN REQUERIDO PARA OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL (REFERENCIA SECCION 119.27)**

- (a) Cada poseedor de un COA debe hacer arreglos para asegurar la continuidad de la supervisión si las operaciones son conducidas en la ausencia de cualquier personal de dirección requerido.
 - (b) El personal de dirección requerido debe ser contratado para trabajar las horas que sean suficientes para que las funciones de dirección sean cumplidas.
 - (c) Una persona a cargo de una posición de dirección requerida para el poseedor de un COA, no puede servir en una posición similar para cualquier otro poseedor de COA, a menos que una desviación sea emitida por la AAC.
 - (d) Las calificaciones iniciales mínimas para un Gerente de Operaciones son:
 - (1) Una licencia TLA; y
 - (2) 3 años de experiencia como PIC en operaciones de transporte aéreo comercial de grandes aeronaves.
 - (e) Las calificaciones mínimas para un Jefe de Pilotos o para un Jefe de Seguridad son:
 - (1) Una licencia TLA con las habilitaciones apropiadas para por lo menos una de las aeronaves utilizadas en las operaciones del poseedor del COA; y
 - (2) 3 años de experiencia como PIC en operaciones de transporte aéreo comercial.
 - (3) Deberá haber completado un curso especializado en el área de prevención e investigación de accidentes; ya sean estos ofrecidos por los fabricantes, institutos de enseñanza privados u otros organismos internacionales.
- Nota.**-Para los pequeños operadores, se puede aceptar un piloto que posea licencia de piloto comercial.
- (f) Las calificaciones mínimas de ingreso para un Gerente de Mantenimiento y Jefe de Control de Calidad son:
 - (1) Una licencia de Técnico en Mantenimiento de Aviación (transporte); y
 - (2) 3 años de experiencia en mantenimiento en la misma categoría y clase de aeronave usada por el poseedor de COA, incluyendo un año en la calidad de liberación de aeronaves al servicio.
 - (g) El poseedor de un COA puede emplear a una persona que no cumpla con la calificación o experiencia apropiada si la AAC emite una desviación reconociendo que dicha persona tiene experiencia comparable y puede ejecutar efectivamente las funciones requeridas de dirección.

Pequeños Operadores están exentos de esta RAB

Intencionalmente en blanco

APENDICE C RAB-119**ARRENDAMIENTO SIN TRIPULACION DE AERONAVE REGISTRADA EN EL EX-TRANJERO
(REFERENCIA SECCION 119.43)**

- (a) Se debe elaborar un acuerdo entre el Estado propietario del la matricula y Bolivia Siguiendo los delineamientos del Artículo 83bis de la convención de Chicago y este acuerdo debe tener en cuenta los siguientes puntos.
- (b) El poseedor de un COA puede arrendar una aeronave sin tripulación para el propósito de transporte aéreo comercial de cualquier poseedor de un COA de un Estado que sea signatario de la Convención de Chicago, siempre que las condiciones siguientes sean atendidas:
 - (1) La aeronave tenga un certificado de aeronavegabilidad apropiado emitido en conformidad con el Anexo 8 de la OACI por el país de Registro y cumpla con los requisitos de registro e identificación de aquel país.
 - (2) La aeronave sea de un diseño tipo que cumpla con todos los requisitos que sean aplicables para dicha aeronave si fuera registrada en Bolivia, incluyendo los requisitos que deben ser cumplidos para emisión de un certificado estándar de aeronavegabilidad de Bolivia (incluyendo la conformidad, diseño, tipo, condición de operación segura, y los requerimientos de protección ambiental).
 - (3) La aeronave sea mantenida de conformidad a un programa aprobado de mantenimiento.
 - (4) La aeronave sea operada por personal aeronáutico certificado por Bolivia, empleado por el poseedor del COA.
- (c) Cada poseedor de un COA debe proveer a la AAC una copia del arrendamiento sin tripulación a ser ejecutado.
- (d) El control operacional de cualquier aeronave arrendada sin tripulación permanece con el poseedor de COA que opera la aeronave.
- (e) La autoridad removerá una aeronave arrendada sin tripulación de las especificaciones operacionales del poseedor del COA arrendador y lo incluirá en las especificaciones de operaciones del poseedor del COA extranjero arrendatario.
- (f) Cada poseedor de COA involucrado en arrendamiento sin tripulación de una aeronave debe hacer el acuerdo de arrendamiento sin tripulación explícito en lo que concierne al programa de mantenimiento y el MEL a ser seguidos durante el término del arrendamiento sin tripulación. Dicho acuerdo debe seguir los delineamientos del artículo 83bis de la convención de Chicago
- (g) Este acuerdo se debe registrar en la parte G de las especificaciones de operación del operador receptor
- (h) Se debe llevar una copia de estos acuerdos a bordo de las aeronaves involucradas

Intencionalmente en blanco

APENDICE D RAB-119**INTERCAMBIO DE AERONAVES (REFERENCIA SECCION 119.45)**

- (a) Antes de operar bajo un acuerdo de intercambio, cada poseedor de un COA debe demostrar que:
- (1) Los procedimientos para la operación de intercambio cumplen con las prácticas para una operación segura;
 - (2) Los miembros de la tripulación y funcionarios de operaciones de vuelo requeridos, cumplen con los requerimientos aprobados de entrenamiento para la aeronave y equipo a ser usado y están familiarizados con los procedimientos de comunicaciones y despacho a ser usados;
 - (3) El personal de mantenimiento cumple con los requerimientos de entrenamiento para la aeronave y equipo, y están familiarizados con los procedimientos de mantenimiento a ser utilizados;
 - (4) Los miembros de la tripulación de vuelo y funcionarios de operaciones de vuelo cumplen con las calificaciones apropiadas de ruta y aeropuertos;
 - (5) Las aeronaves a ser operadas son esencialmente similares a las aeronaves del poseedor del COA con el cual el intercambio es efectuado; y
 - (6) La disposición de los instrumentos de vuelo y controles que son críticos para la seguridad son esencialmente similares, a menos que la AAC determine que el poseedor del COA tiene programas adecuados de entrenamiento para asegurar que cualquier diferencia potencialmente peligrosa es superada con seguridad por la familiarización de la tripulación de vuelo.
- (b) Cada poseedor de un COA que conduzca un acuerdo de intercambio debe incluir los procedimientos y provisiones pertinentes del acuerdo en sus manuales.
- (c) El poseedor del COA debe enmendar sus especificaciones de operación para reflejar un acuerdo de intercambio
- (d) El poseedor del COA debe cumplir con las reglamentaciones aplicables del Estado de Registro de una aeronave involucrada en un acuerdo de intercambio mientras tenga control de dicha aeronave.
- (e) El acuerdo debe seguir los delineamientos del artículo 83bis de la convención de Chicago

Intencionalmente en blanco

APENDICE E RAB-119**ARRENDAMIENTO CON TRIPULACION (REFERENCIA SECCION 119.47)**

- (a) El acuerdo de arrendamiento con tripulación debe determinar si se trata de un acuerdo con un operador de otro estado o si se trata de un acuerdo entre operadores nacionales.
- (b) En caso de tratarse de un acuerdo con un operador extranjero, debe realizarse un acuerdo entre Estados siguiendo los delineamientos del artículo 83bis de la convención de Chicago y que contemple los puntos referenciados en los numerales (d) (e)(f)
- (c) En caso de tratarse de operadores nacionales el acuerdo debe ser aprobado por la AAC
- (d) Cada poseedor de un COA debe proveer a la autoridad de una copia del arrendamiento con tripulación a ser ejecutado.
- (e) La AAC determinará que parte del acuerdo de arrendamiento con tripulación tiene control operacional considerando la extensión y control de ciertas funciones operacionales tales como:
 - (1) Inicio y finalización de los vuelos;
 - (2) Mantenimiento y servicio de aeronaves;
 - (3) Asignar tripulantes;
 - (4) Pagar tripulantes;
 - (5) Entrenar tripulantes.
- (f) Cada poseedor de un COA involucrado en un acuerdo de arrendamiento con tripulación debe enmendar sus especificaciones de operación para contener la siguiente información:
 - (1) Los nombres de las partes al acuerdo y la duración del acuerdo;
 - (2) El fabricante, modelo, y serie de cada aeronave involucrada en el acuerdo;
 - (3) El género de la operación;
 - (4) La fecha de expiración del acuerdo de arrendamiento;
 - (5) Una declaración especificando la parte escogida para tener control operacional;
 - (6) Cualquier otro ítem, condición o limitación que la AAC determine necesaria
 - (7) Estas enmiendas deben hacerse [en las partes pertinentes de las ESOPS](#).
- (g) Una copia de este acuerdo entre estados o entre operadores aprobado por los Estados o por la AAC según el caso, debe llevarse a bordo de cada aeronave involucrada.

Intencionalmente en blanco

APENDICE F RAB-119**DEMOSTRACION DE EVACUACION DE EMERGENCIA (REFERENCIA SECCION 119.49)**

- (a) Cada poseedor de un COA debe conducir una evacuación completa o parcial según el caso I de emergencia y una evacuación de amaraje parcial o completo según el caso, observada por la AAC, que demuestre la efectividad del entrenamiento y procedimientos de evacuación en emergencia de los miembros de su tripulación.
- (b) Antes de conducir una demostración de evacuación de emergencia, el poseedor del COA debe solicitar y obtener aprobación de la AAC.
- (c) Los tripulantes de cabina utilizados en las demostraciones de evacuación de emergencia, deben:
 - (1) Ser seleccionados al azar por la AAC;
 - (2) Haber completado un programa de entrenamiento del poseedor del COA aprobado por la AAC para el tipo y modelo de la aeronave; y
 - (3) Haber pasado los ejercicios y verificación de competencia en el equipo y procedimientos de emergencia.
- (d) Para conducir una demostración parcial de emergencia, los tripulantes de cabina del poseedor del COA asignados deben, utilizar los procedimientos de operación de línea del poseedor del COA:
 - (1) Demostrar la abertura de 50% de las salidas de emergencia a nivel del piso requeridas y 50% de las salidas de emergencia arriba del nivel del piso requeridas (cuya abertura por un tripulante de cabina es definido como un deber de evacuación de emergencia) y el despliegue del 50% de los toboganes de salida, seleccionados por la AAC; y
 - (2) Preparar para el uso dichas salidas y toboganes dentro 15 segundos.
- (e) Para conducir la demostración de evacuación de amaraje, los tripulantes de cabina asignados del poseedor del COA deben:
 - (1) Demostrar sus conocimientos y el uso de cada ítem del equipo requerido de emergencia;
 - (2) Preparar la cabina para amaraje dentro los 6 minutos después de que sea anunciada la intención de un amaraje.
 - (3) Remover cada bote salvavidas de su almacenamiento (un bote salvavidas seleccionado por la AAC debe ser lanzado e inflado apropiadamente o un tobogán/bote salvavidas apropiadamente inflado); y
 - (4) Abordar el bote (el bote debe incluir todo el equipo de emergencia requerido) y arreglarlo completamente para ocupación prolongada.

Intencionalmente en blanco

**APENDICE G RAB-119
RESERVADO**

Intencionalmente en blanco

APENDICE H RAB-119**Organización y contenido del manual de operaciones**

- a. Organización.- El manual de operaciones elaborado de acuerdo con la RAB 119.59 que puede publicarse en partes separadas que correspondan a aspectos determinados de las operaciones, debe organizarse con la siguiente estructura:
1. Parte A – Generalidades;
 2. Parte B - Información sobre operación de los aviones;
 3. Parte C – Rutas y aeródromos; y
 4. Parte D - Capacitación
- b. Contenido.- El manual de operaciones mencionado en el párrafo a. abarcará, como mínimo, lo siguiente:
1. Parte A - Generalidades
 - i. Administración y control del manual de operaciones
 - A. *Introducción*:
 - una declaración de que el manual de operaciones cumple con todas las reglamentaciones y disposiciones aplicables y con los términos y condiciones del COA y de las especificaciones para las operaciones;
 - una declaración de que el manual contiene instrucciones de operación que el personal correspondiente debe cumplir;
 - una lista y breve descripción de los distintos volúmenes o partes, su contenido, aplicación y utilización;
 - explicaciones y definiciones de términos y abreviaturas necesarias para la utilización del manual de operaciones; y
 - en el manual de operaciones se incluirá las referencias apropiadas de las RAB.
 - B. *Sistema de enmienda y revisión*:
 - indicará quién es responsable de la publicación e inserción de enmiendas y revisiones;
 - un registro de enmiendas y revisiones con sus fechas de inserción y fechas de efectividad;
 - una declaración de que no se permiten enmiendas y revisiones escritas a mano excepto en situaciones que requieren una enmienda o revisión inmediata en beneficio de la seguridad;
 - una descripción del sistema para anotación de las páginas y sus fechas de efectividad;
 - una lista de las páginas efectivas;
 - anotación de cambios (en las páginas del texto y, en la medida que sea posible, en tablas y figuras);
 - revisiones temporales; y
 - una descripción del sistema de distribución de manuales, enmiendas y revisiones.

- ii. Estructura, organización, administración y responsabilidades
- A. *Estructura organizativa.* Una descripción de la estructura organizativa incluyendo el organigrama general de la empresa y el organigrama del departamento de operaciones. El organigrama deberá ilustrar las relaciones entre el departamento de operaciones y los demás departamentos de la empresa. En particular, se deben demostrar las relaciones de subordinación y líneas de información de todas las divisiones, departamentos, etc., que tengan relación con la seguridad de las operaciones de vuelo.
 - B. *Responsables.* Deberá incluirse el nombre de cada responsable propuesto para los cargos de director o gerente general, director o gerente de operaciones, director o gerente de mantenimiento, responsable del sistema de gestión de la calidad, asesor de prevención de accidentes y de seguridad de vuelo, jefe de pilotos y jefe de instrucción, según lo prescrito en la RAB 119.27. Se deberá incluir una descripción de sus funciones y responsabilidades.
 - C. *Responsabilidades y funciones del personal de gestión de operaciones.* Incluirá una descripción de las funciones, responsabilidades y de la autoridad del personal de gestión de operaciones que tenga relación con la seguridad de las operaciones en vuelo y en tierra, así como, con el cumplimiento de las disposiciones aplicables;
 - D. *Autoridad, funciones y responsabilidades del comandante del avión.* Una declaración que defina la autoridad, obligaciones y responsabilidades del comandante.
 - E. *Funciones y responsabilidades de los miembros de la tripulación distintos del comandante del avión.* Incluirá una descripción de las funciones y responsabilidades de cada miembro de la tripulación que no sea el comandante del avión.
- iii. Control y supervisión de las operaciones
- A. *Supervisión de la operación por el explotador.* Se incluirá una descripción del sistema de supervisión de la operación por el explotador. El explotador debe disponer de una estructura de gestión capaz de ejercer el control de las operaciones y la supervisión de cualquier vuelo que se opere con arreglo a las disposiciones de su COA y especificaciones para las operaciones. Deberá indicar la forma en que se supervisan la seguridad de las operaciones en vuelo y en tierra, así como las calificaciones del personal. En particular, se deberán describir los procedimientos que tengan relación con los siguientes conceptos:
 - validez de licencias y calificaciones;
 - competencia del personal de operaciones; y
 - control, análisis y archivo de registros, documentos de vuelo, información y datos adicionales.
 - B. *Sistema de divulgación de instrucciones e información adicional sobre operaciones.* Una descripción de cualquier sistema para divulgar información que pueda ser de carácter operativo pero que sea suplementaria a la que se contiene en el manual de operaciones. Se deberá incluir la aplicabilidad de esta información y las responsabilidades para su edición.
 - Programa de seguridad operacional. Una descripción de los principales aspectos del programa de seguridad operacional, incluyendo una enunciación de la política de seguridad operacional y de la responsabilidad del personal. El explotador incluirá como parte de su programa de seguridad operacional un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), el

cual como mínimo identifique los peligros de seguridad operacional, asegure que se aplican las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional, prevea la supervisión permanente y evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado y tenga como meta mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional.

- C. *Control de las operaciones.* Incluirá una descripción de los procedimientos, funciones y responsabilidades del personal a cargo y su autoridad respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo en interés de la seguridad del avión y de la regularidad y eficacia del vuelo.
- D. *Facultades de la Autoridad competente.* Una descripción de las facultades de la Autoridad competente en materia de control y supervisión de las operaciones. Las inspecciones de la Autoridad competente comprenderán:
- identificación;
 - colaboración del explotador;
 - admisión a las instalaciones y facilidades del explotador y acceso a la documentación, registros y archivos;
 - admisión en la cabina de mando de los inspectores; y
 - funcionarios de la Autoridad competente autorizados a viajar en la cabina de mando.
- E. *Acceso a la cabina de mando.* Una descripción de las normas para acceso a la cabina de mando:
- normas generales;
 - concepto de cabina de mando estéril;
 - comunicaciones con la cabina de mando;
 - códigos y llamadas;
 - medidas de seguridad por parte de la tripulación de cabina; y
 - seguridad del área contigua a la puerta de acceso a la cabina de mando.
- iv. Sistema de garantía de la calidad. La descripción del sistema de garantía de la calidad que se haya adoptado, incluirá al menos:
- A. la política de calidad;
 - B. descripción de la organización del sistema de garantía de la calidad;
 - C. asignación de tareas y responsabilidades; y
 - D. manual de calidad.
- v. Composición de las tripulaciones
- A. *Composición de las tripulaciones.* Incluirá una explicación del método para determinar la composición de las tripulaciones, teniendo en cuenta lo siguiente:
- el tipo de avión que se está utilizando;
 - el área y tipo de operación que está realizando;
 - la fase del vuelo;
 - la tripulación mínima requerida y el período de actividad aérea que se prevé;
 - experiencia reciente (total y en el tipo de avión), y calificación de los miembros de la tripulación;

- designación del comandante del avión y, si fuera necesario debido a la duración del vuelo, los procedimientos para relevar al comandante del avión u otros miembros de la tripulación de vuelo; y
 - la designación del tripulante de cabina y, si es necesario por la duración del vuelo, los procedimientos para el relevo del mismo y de cualquier otro miembro de la tripulación de cabina.
- B. *Designación del piloto al mando del avión.* Incluirá las normas aplicables a la designación del piloto al mando del avión.
- C. *Incapacitación de la tripulación de vuelo.* Instrucciones sobre la sucesión del mando en el caso de la incapacidad de un miembro de la tripulación de vuelo y los procedimientos para asegurar la continuidad del vuelo en forma segura.
- D. *Operación en más de un tipo de avión.* Una declaración indicando qué aviones son considerados del mismo tipo a los fines de:
- programación de la tripulación de vuelo; y
 - programación de la tripulación de cabina.
- vi. Requisitos de calificación
- A. Una descripción de la licencia requerida, habilitaciones, calificaciones y competencia (por ejemplo: capacitación y calificación de zonas, de rutas y de aeródromos), experiencia, entrenamiento, verificaciones y experiencia reciente requeridas para que el personal de operaciones lleve a cabo sus funciones. Se deberá tener en cuenta el tipo de avión, clase de operación y composición de la tripulación.
- B. *Tripulación de vuelo:*
- comandante del avión;
 - relevo en vuelo de los miembros de la tripulación;
 - copiloto;
 - piloto bajo supervisión;
 - operador del panel de sistemas; y
 - operación en más de un tipo o variante de avión.
- C. *Tripulación de cabina:*
- Tripulante de cabina.
 - Miembro de la tripulación de cabina:
 - miembros requeridos de la tripulación de cabina;
 - miembro adicional de la tripulación de cabina y durante vuelos de familiarización;
 - Operación en más de un tipo de variante de avión.
- D. *Personal de instrucción, entrenamiento, verificación y supervisión:*
- para la tripulación de vuelo; y
 - para la tripulación de cabina.
- E. *Otro personal de operaciones.*
- vii. Precauciones de salud e higiene para tripulaciones

A. *Precauciones de salud e higiene de las tripulaciones.* Las disposiciones y orientaciones sobre salud e higiene para los miembros de la tripulación, incluyendo:

- alcohol y otros licores que produzcan intoxicación;
- narcóticos;
- drogas;
- somníferos;
- preparados farmacéuticos;
- vacunas;
- buceo submarino;
- donación de sangre;
- precauciones de alimentación antes y durante el vuelo;
- sueño y descanso;
- operaciones quirúrgicas;
- uso de anteojos;
- uso y efecto del tabaco; y
- Prevención del uso problemático de ciertas sustancias en el lugar de trabajo.

viii. Limitaciones de tiempo de vuelo

A. *Limitaciones de tiempo de vuelo, actividad y requisitos de descanso.* El esquema desarrollado por el explotador de acuerdo con las subpartes aplicables a cada tipo de operación:

- tiempo de vuelo;
- período de servicio;
- período de servicio en vuelo;
- período de descanso;
- restricciones;
- excepciones; y
- descanso a bordo del avión.

B. *Excesos de las limitaciones de tiempo de vuelo y de actividad y/o reducciones de los períodos de descanso.* Incluirá las condiciones bajo las cuales se podrá exceder el tiempo de vuelo y de actividad o se podrán reducir los períodos de descanso y los procedimientos empleados para informar de estas modificaciones.

C. Mantenimiento de los registros del tiempo de vuelo, los períodos de servicio de vuelo y los períodos de descanso de todos los miembros de la tripulación.

ix. Procedimientos de operación

A. Instrucciones para la preparación del vuelo. Según sean aplicables a la operación:

- *Altitudes mínimas de vuelo.* Contemplará una descripción del método para determinar y aplicar las altitudes mínimas, incluyendo:

- un procedimiento para establecer las altitudes/niveles de vuelo mínimos para los vuelos VFR; y
- un procedimiento para establecer las altitudes/niveles de vuelo mínimos para los vuelos IFR
- *Criterios para determinar la utilización de los aeródromos.*
- *Métodos para determinar los mínimos de operación de los aeródromos.* Incluirá el método para establecer los mínimos de operación de los aeródromos para vuelos IFR de acuerdo con las reglamentaciones vigentes. Se deberán hacer referencia a los procedimientos para la determinación de la visibilidad y/o alcance visual en la pista (RVR) y para aplicar la visibilidad real observada por los pilotos, la visibilidad y el RVR notificado.
- *Mínimos de operación en ruta para vuelos VFR.* Incluirá el método para establecer los mínimos de operación en ruta para vuelo VFR o porciones VFR de un vuelo y, cuando se utilicen aviones monomotor, instrucciones para la selección de rutas con respecto a la disponibilidad de superficies que permitan un aterrizaje forzoso seguro.
- *Presentación y aplicación de los mínimos de operación de aeródromo y de ruta.*
- *Interpretación de la información meteorológica.* Incluirá material explicativo sobre la descodificación de predicciones MET e informes MET que tengan relación con el área de operaciones, incluyendo la interpretación de expresiones condicionales.
- *Determinación de cantidades de combustible, aceite y agua-metanol transportados.* Incluirán los métodos mediante los cuales se determinarán y monitorearán en vuelo las cantidades de combustible, aceite y agua-metanol que se transportarán. Esta sección también deberá incluir instrucciones sobre la medición y distribución de los líquidos transportados a bordo. Dichas instrucciones deberán tener en cuenta todas las circunstancias que probablemente se encuentren durante el vuelo, incluyendo la posibilidad de la replanificación en vuelo y, la falla de uno o más grupo motor. También se deberá describir el sistema para mantener registros de combustible y aceite.
- *Peso y Balance.* Contemplará los principios generales y las instrucciones para el peso y balance y centro de gravedad, incluyendo:
 - definiciones;
 - métodos, procedimientos y responsabilidades para la preparación y aceptación de los cálculos de masa y centro de gravedad;
 - la política para la utilización de las masas estándares y/o reales;
 - el método para determinar la masa aplicable de pasajeros, equipaje y carga;
 - las masas aplicables de pasajeros y equipaje para los distintos tipos de operación y tipo de avión;
 - instrucción e información general necesaria para verificar los diversos tipos de documentación de masa y centrado empleados;
 - procedimientos para cambios de último minuto;
 - densidad específica del combustible, aceite y agua-metanol; y
 - políticas / procedimientos para la asignación de asientos;

- *Plan de vuelo ATS.* Procedimientos y responsabilidades para la preparación y presentación del plan de vuelo a los servicios de tránsito aéreo. Los factores a tener en cuenta incluyen el medio de presentación para los planes de vuelo individuales y repetitivos.
- *Plan operacional de vuelo.* Incluirá las especificaciones, procedimientos y responsabilidades para la preparación y aceptación del plan operacional de vuelo. Se deberá describir la utilización del plan operacional de vuelo incluyendo los formatos que se estén utilizando.
- *Registro técnico del avión del explotador.* Se deberá describir las responsabilidades y utilización del registro técnico del avión del explotador, incluyendo el formato que se utiliza
- *Lista de documentos, formularios e información adicional que se transportarán.*

B. *Instrucciones de servicios de escala.*

- *Procedimientos de manejo de combustible.* Contemplará una descripción de los procedimientos de manejo de combustible, incluyendo:
 - medidas de seguridad durante el abastecimiento y descarga de combustible cuando un grupo auxiliar de energía (APU) esté operativo o cuando esté en marcha un motor de turbina con los frenos de las hélices actuando;
 - reabastecimiento y descarga de combustible cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando; y
 - precauciones a tener en cuenta para evitar la mezcla de combustibles.
- *Procedimientos de seguridad para el manejo del avión, pasajeros y carga.* Incluirá una descripción de los procedimientos de manejo que se emplearán al asignar asientos, y embarcar y desembarcar a los pasajeros y al cargar y descargar el avión. También se deberán dar procedimientos adicionales para lograr la seguridad mientras el avión esté en la rampa. Estos procedimientos deberán incluir:
 - niños/bebés, pasajeros enfermos y personas con movilidad reducida;
 - transporte de pasajeros no admitidos en destino, deportados y personas bajo custodia;
 - tamaño y peso permitido del equipaje de mano;
 - carga y fijación de artículos en el avión;
 - cargas especiales y clasificación de los compartimentos de carga;
 - posición de los equipos de tierra;
 - operación de las puertas del avión;
 - seguridad en la rampa, incluyendo prevención de incendios, y zonas de chorro y succión;
 - procedimientos para la puesta en marcha, salida de la rampa y llegada;
 - prestación de servicios a los aviones; y
 - documentos y formularios para el manejo del avión; y
 - ocupación múltiple de los asientos del avión.
- *Transporte de pasajeros, equipaje y carga*

- Transporte de pasajeros:
 - en circunstancias especiales;
 - en condiciones físicas especiales; y
 - normas de seguridad con pasajeros en circunstancias especiales.
- Equipaje:
 - equipaje de pasajeros;
 - equipaje de tripulación; y
 - equipaje de mano.
- Transportes especiales:
 - carga perecedera;
 - restos humanos;
 - carga húmeda;
 - hielo seco;
 - animales vivos; y
 - carga en cabina.
- *Procedimientos para denegar el embarque.* Incluirá procedimientos para asegurar que se deniegue el embarque a las personas que parezcan estar intoxicadas o que muestran por su comportamiento o indicaciones físicas que están bajo la influencia de drogas, excepto pacientes médicos bajo cuidados adecuados.
- *Eliminación y prevención de la formación de hielo en tierra.* Se incluirá las instrucciones para la realización y control de las operaciones de deshielo y antihielo en tierra y los siguientes aspectos:
 - una descripción de la política y procedimientos para eliminación y prevención de la formación de hielo en los aviones en tierra;
 - los tipos y efectos del hielo y otros contaminantes en los aviones que están estacionados, durante los movimientos en tierra y durante el despegue;
 - se describirá los procedimientos de deshielo y antihielo del avión en tierra, las definiciones, los requerimientos básicos, la comunicación entre el personal de tierra y la tripulación, las condiciones que causan hielo en el avión, las inspecciones para determinar la necesidad del deshielo y antihielo en el avión, el concepto de ala limpia, los procedimientos para la inspección exterior, el fenómeno de ala transparente y las inspecciones generales;
 - se describirá las responsabilidades del personal de mantenimiento, operaciones y de los pilotos, se señalarán los límites y precauciones del avión, los procedimientos de inspección final antes del despacho del avión y antes del despegue, los procedimientos a ser seguidos por los pilotos para recibir el avión, para preparar la cabina, rodar y despegar; y
 - se incluirá las características y manejo de los fluidos, de los equipos de deshielo y antihielo y la aplicación de los fluidos incluyendo:
 - nombres comerciales;
 - características;

- efectos en las performances del avión;
 - tiempos máximos de efectividad; y
 - precauciones durante la utilización.
- además se describirán los medios para la protección del hielo en vuelo, los procedimientos para volar en condiciones de hielo y para detectar hielo.

C. *Procedimientos de vuelo*

- Políticas del explotador con respecto a los vuelos VFR/IFR. Incluirá una descripción de la política para permitir vuelos bajo VFR, o requerir que los vuelos se efectúen bajo IFR, o bien de los cambios de uno a otro.
- Procedimientos para familiarización con zonas, rutas y aeródromos.
- Sesiones de información de salida y de aproximación.
- Una lista del equipo de navegación que debe llevarse comprendido cualquier requisito relativo a las operaciones en espacio aéreo RNAV/RNP.
- *Procedimientos de navegación.* Incluirá una descripción de todos los procedimientos de navegación que tengan relación con el/los tipo/s y área/s de operación. Se deberá tener en cuenta:
 - procedimientos estándares de navegación incluyendo la política para efectuar comprobaciones cruzadas independientes de las entradas del teclado cuando éstas afecten la trayectoria de vuelo que seguirá el avión;
 - navegación MNPS, polar y en otras áreas designadas;
 - RNAV;
 - Replanificación en vuelo;
 - procedimientos en el caso de una degradación del sistema
 - RVSM; y
 - RNP.
- *Procedimientos para el ajuste del altímetro.*
- *Procedimientos para el sistema de alerta de altitud.*
- *Instrucciones sobre el conocimiento constante de la altitud y el uso de avisos de altitud automáticos o hechos por la tripulación.*
- *Instrucciones sobre la aclaración y aceptación de las autorizaciones de ATC, particularmente cuando implican franqueamiento del terreno.*
- *las instrucciones y los requisitos de capacitación para evitar el impacto contra el suelo sin pérdida de control y los criterios de utilización del sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS), del sistema de advertencia de la proximidad del terreno que tenga una función frontal de evitación del impacto contra el terreno (EGPWS/TAWS).*
- *los criterios, instrucciones, procedimientos y requisitos de capacitación para evitar colisiones y la utilización del sistema de anticolidión de a bordo ACAS II/TCAS II.*
- *Instrucciones sobre el uso del piloto automático y de mando automático de gases en IMC.*

- *Política y procedimientos para la gestión del combustible en vuelo.*
- *Condiciones atmosféricas adversas y potencialmente peligrosas.* Contemplará procedimientos para operar en y/o evitar las condiciones atmosféricas potencialmente peligrosas incluyendo:
 - tormentas,
 - condiciones de formación de hielo;
 - turbulencia;
 - cizalladura del viento a baja altitud;
 - corriente de chorro;
 - nubes de ceniza volcánica;
 - precipitaciones fuertes;
 - tormentas de arena;
 - ondas de montaña; e
 - inversiones significativas de la temperatura.
- *Turbulencia de estela.* Se incluirán criterios de separación para la turbulencia de estela, teniendo en cuenta los tipos de avión, condiciones de viento y situación de la pista.
- *Miembros de la tripulación en sus puestos.* Los requisitos para la ocupación por los miembros de la tripulación de sus puestos o asientos asignados durante las distintas fases de vuelo o cuando se considere necesario en beneficio de la seguridad.
- *Uso del arnés y cinturones de seguridad por la tripulación y pasajeros.* Se incluirán los requisitos para el uso del arnés y de los cinturones de seguridad por los miembros de la tripulación y los pasajeros respectivamente durante las distintas fases de vuelo o cuando se considere necesario en beneficio de la seguridad.
- *Admisión a la cabina de vuelo.* Se incluirán las condiciones para la admisión a la cabina de vuelo de personas que no formen parte de la tripulación de vuelo
- *Uso de asientos vacantes de la tripulación.* Incluirá las condiciones y procedimientos para el uso de asientos vacantes de la tripulación.
- *Incapacitación de los miembros de la tripulación.* Incluirá los procedimientos que se seguirán en el caso de incapacitación de miembros de la tripulación en vuelo. Se deberán incluir ejemplos de los tipos de incapacitación y los medios para reconocerlos.
- *Requisitos de seguridad en la cabina de pasajeros.* Contemplará procedimientos incluyendo:
 - preparación de la cabina para el vuelo, requisitos durante el vuelo y preparación para el aterrizaje incluyendo procedimientos para asegurar la cabina y galleys;
 - procedimientos para asegurar que los pasajeros en el caso de que se requiera una evacuación de emergencia, estén sentados donde puedan ayudar y no impedir la evacuación del avión;
 - procedimientos que se seguirán durante el embarque y desembarque de pasajeros;

- procedimientos en el caso de abastecimiento y descarga de combustible con pasajeros a bordo o embarcando y desembarcando; y
 - fumar a bordo.
 - *Procedimientos para informar a los pasajeros.* Se incluirá el contenido, medios y momento de informar a los pasajeros de acuerdo con las reglamentaciones vigentes en las siguientes fases: antes del despegue, después del despegue, antes del aterrizaje y después del aterrizaje.
 - *Para los aviones que han de volar por encima de los 15 000 m (49 000 ft) se incluirá:* los procedimientos para operar aviones que requieran el transporte de equipos de detección de radiaciones cósmicas o solares; los procedimientos para el uso de equipos de detección de radiaciones cósmicas o solares y para registrar sus lecturas; la información que permita al piloto determinar las acciones que se tomarán en el caso de que se excedan los valores límites especificados en el Manual de operaciones; los procedimientos, incluyendo los procedimientos ATS, que se seguirán en el caso de que se tome una decisión de descender o modificar la ruta; la necesidad de dar aviso previo a la dependencia ATS apropiada y de obtener una autorización para descender y las medidas que se han de tomar en el caso de que la comunicación con el ATS no pueda establecerse o se interrumpa.
 - *La disposición de llevar a bordo del avión, una lista de verificación de procedimientos de búsqueda de bombas que debe emplearse en caso de sospecha de sabotaje y para inspeccionar los aviones cuando exista sospecha de que el avión pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita.* Esta lista servirá además para determinar si hay armas ocultas, explosivos u otros artefactos peligrosos. La lista estará acompañada de orientaciones sobre las medidas apropiadas que deben adoptarse en caso de encontrarse una bomba o un objeto sospechoso y de la información sobre el lugar de riesgo mínimo para colocar la bomba, en caso concreto de cada avión.
- D. *Operaciones todo tiempo.* Una descripción de los procedimientos operativos asociados con operaciones todo tiempo.
- E. *EROPS.* Una descripción de los procedimientos de navegación de larga distancia que hayan de utilizarse tales como los procedimientos operativos EROPS.
- F. *ETOPS.* Una descripción de los procedimientos operativos ETOPS, incluyendo el procedimiento en caso de falla de motor para ETOPS y la designación y utilización de aeródromos en caso de desviación.
- G. *Uso de las MEL y CDL.*
- H. *Vuelos no comerciales.* Procedimientos y limitaciones para:
- vuelos de entrenamiento;
 - vuelos de prueba;
 - vuelos de entrega;
 - vuelos ferry;
 - vuelos de demostración;
 - vuelos de posicionamiento; e
 - incluyendo el tipo de personas que se podrá transportar en esos vuelos.
- I. *Requisitos de oxígeno*

- Incluirá una explicación de las condiciones en que se deberá suministrar y utilizar oxígeno.
 - Los requisitos de oxígeno que se especifican para:
 - la tripulación de vuelo;
 - la tripulación de cabina de pasajeros; y
 - los pasajeros.
- J. *Especificaciones para las operaciones.*
- Para operaciones regulares, información apropiada de las especificaciones para las operaciones en ruta, incluyendo las áreas de operación autorizadas, cada ruta aprobada, el tipo de avión autorizado, los tipos de operación tales como VFR, IFR, día, noche, etc; y cualquier otra información pertinente.
 - Para operaciones no regulares, información apropiada de las especificaciones para las operaciones en ruta, incluyendo las áreas de operación autorizadas, cada ruta aprobada, el tipo de avión autorizado, los tipos de operación tales como VFR, IFR, día, noche, etc; y cualquier otra información pertinente.
 - En los ítems correspondientes se describirá información apropiada de las *especificaciones para las operaciones* de aeropuerto, incluyendo para cada aeropuerto:
 - su localización (explotadores regulares nacionales e internacionales únicamente);
 - su designación (regular, de alternativa, provisional y otros);
 - Los tipos de aviones autorizados (explotadores regulares nacionales e internacionales únicamente);
 - procedimientos de aproximación instrumental;
 - mínimos de aterrizaje y despegue; y
 - alguna otra información pertinente.
- K. *Se desarrollarán los procedimientos normales de operación (SOP) para cada fase de vuelo.*
- x. Mercancías peligrosas y armas
- A. Se contemplará la política del explotador sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea incluyendo:
- los procedimientos e instrucciones para los explotadores que no aceptan el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea;
 - los procedimientos e instrucciones para la aceptación del transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea;
 - política para el transporte de mercancías peligrosas por parte de pasajeros y tripulaciones;
 - responsabilidades del expedidor y transportador;
 - mercancías peligrosas generales que no requieren de una aprobación para el transporte aéreo;
 - mercancías peligrosas que están terminantemente prohibidas para el transporte aéreo por parte de pasajeros y tripulación;

- mercancías peligrosas permitidas con aprobación del explotador, a ser transportadas por pasajeros y tripulación como equipaje inspeccionado únicamente en el compartimiento de carga;
 - mercancías peligrosas aceptadas con aprobación del explotador, a ser transportadas por pasajeros y tripulación como equipaje de mano únicamente;
 - mercancías peligrosas aceptadas sin aprobación del explotador, a ser transportadas por pasajeros y tripulación;
 - clasificación de las mercancías peligrosas;
 - guía sobre los requisitos de aceptación, etiquetado, manejo, almacenamiento y segregación de las mercancías peligrosas;
 - procedimientos para responder a situaciones de emergencia en tierra y en vuelo;
 - reportes de incidentes y accidentes con mercancías peligrosas en tierra y en vuelo;
 - notificación escrita al piloto al mando del avión;
 - manejo de paquetes dañados de mercancías peligrosas;
 - botiquín de respuesta a emergencias con mercancías peligrosas (ítem opcional);
 - transporte de armas, municiones de guerra y armas para deporte;
 - obligaciones de todo el personal afectado según las reglamentaciones; e
 - instrucciones relativas a los empleados del explotador para realizar dicho transporte.
- B. Las condiciones en que se podrán llevar armas, municiones de guerra, armas deportivas y armas personales.
- xi. Instrucciones y orientación de seguridad
- A. Se contemplarán las instrucciones sobre seguridad y orientaciones de naturaleza no confidencial que deberán incluir la autoridad y responsabilidades del personal de operaciones. También se deberán incluir las políticas y procedimientos para el tratamiento, la situación e información relativa sobre delitos a bordo tales como interferencia ilícita, sabotaje, amenazas de bomba y secuestro.
- B. Una descripción de las medidas preventivas de seguridad y del programa de instrucción, el cual asegure que los miembros de la tripulación actúen de la manera más adecuada para reducir al mínimo las consecuencias de los actos de interferencia ilícita.
- Nota: Se mantendrán confidenciales partes de las instrucciones y orientaciones de seguridad.*
- xii. Tratamiento de accidentes y sucesos
- A. *Procedimientos para tratar, notificar e informar de accidentes y sucesos.* Esta sección deberá incluir:
- definiciones de accidentes y sucesos y las responsabilidades correspondientes de todas las personas involucradas;

- descripciones de aquellos departamentos de la empresa, autoridades y otras instituciones a quienes hay que notificar, por qué medios y la secuencia en caso de un accidente;
- Procedimientos, según se prescribe en el Anexo 12, para los pilotos al mando que observen un accidente;
- requisitos especiales de notificación en caso de un accidente o suceso cuando se transporten mercancías peligrosas;
- una descripción de los requisitos para informar sobre sucesos y accidentes específicos;
- también se deben incluir los formularios utilizados para reportar y el procedimiento para presentarlos a la Autoridad competente;
- si el explotador desarrolla procedimientos adicionales para informar sobre aspectos de seguridad para su uso interno, se contemplará una descripción de la aplicación y los formularios correspondientes que se utilicen.
- procedimientos para la asistencia de las víctimas de un accidente así como a sus familiares y deudos, estos procedimientos podrían incluirse en un documento separado. La empresa debería estar preparada no solamente a investigar accidentes sino a poner en marcha un plan de emergencia para estos casos

xiii. Reglas del aire

A. Las reglas del aire que incluyan:

- reglas de vuelo visual y por instrumentos;
- ámbito geográfico de aplicación de las reglas del aire;
- procedimientos de comunicación incluyendo procedimientos si fallan las comunicaciones;
- procedimientos para asegurarse que todos los miembros de la tripulación de vuelo que están obligados a estar en servicio en el puesto de pilotaje se comuniquen por medio de micrófonos o laringófonos por debajo del nivel o altitud de transición.
- información e instrucciones sobre la interceptación de aviones civiles, inclusive los procedimientos, según se prescribe en el Anexo 2 de la OACI, para pilotos al mando de aeronaves interceptadas y señales visuales para ser utilizadas por aeronaves interceptoras e interceptadas, tan como aparecen en el Anexo 2 de la OACI.
- las circunstancias en las que la escucha de radio debe ser mantenida;
- señales;
- sistema horario empleado en las operaciones;
- autorizaciones ATC, cumplimiento del plan de vuelo ATS y reportes de posición;
- señales visuales usadas para alertar a un avión no autorizado que esté volando sobre/o a punto de entrar en una zona restringida, prohibida o peligrosa;
- procedimientos para pilotos que observen un accidente o reciban una transmisión de socorro;

- códigos visuales tierra/aire para uso de supervivientes, descripción y uso de ayudas de señalización; y
 - señales de socorro y urgencia.
2. Parte B - Información sobre operación de los aviones. Consideración de las distinciones entre tipos de aviones y variantes de tipos bajo los siguientes encabezamientos:
- i. Información general de unidades y medidas
 - A. Información general (por ejemplo: dimensiones del avión), incluyendo una descripción de las unidades de medida utilizadas para la operación del tipo de avión afectado y tablas de conversión.
 - ii. Limitaciones
 - A. Una descripción de las limitaciones certificadas y las limitaciones operativas aplicables, incluyendo:
 - estatus de la certificación (ej. Anexos 6 y 8 de OACI; FAR/JAR-23, FAR/JAR-25, etc.)
 - configuración de asientos para pasajeros de cada tipo de avión incluyendo un pictograma;
 - tipos de operación aprobados (ej. IFR/VFR, CAT II/III, Tipo RNAV/RNP, vuelos en condiciones conocidas de formación de hielo, etc.);
 - composición de la tripulación;
 - masa y centro de gravedad;
 - limitaciones de velocidad;
 - envolventes de vuelo;
 - limitaciones de viento de costado o de cola, incluyendo operaciones en pistas contaminadas;
 - limitaciones de performance para configuraciones aplicables;
 - pendiente de la pista;
 - limitaciones en pistas mojadas o contaminadas;
 - contaminación de la estructura del avión; y
 - limitaciones de los sistemas.
 - iii. Procedimientos normales.
 - A. Los procedimientos normales y funciones asignadas a la tripulación, las listas de verificación correspondientes y el procedimiento de cómo y cuándo utilizar las mismas y una declaración sobre los procedimientos necesarios de coordinación entre las tripulaciones de vuelo y de cabina de pasajeros. Se deberán incluir los siguientes procedimientos y funciones:
 - prevuelo;
 - antes de la salida;
 - ajuste y verificación del altímetro;
 - carreteo, despegue y ascenso;
 - atenuación de ruidos;
 - crucero y descenso;

- aproximación, preparación para el aterrizaje y aleccionamiento;
 - aprobación VFR;
 - aproximación por instrumentos;
 - aproximación visual;
 - aproximación en circuito;
 - aproximación frustrada;
 - aterrizaje normal;
 - después del aterrizaje; y
 - operación en pistas mojadas y contaminadas.
- iv. Procedimientos no normales y de emergencia.
- A. Los procedimientos no normales y de emergencia, y las funciones asignadas a la tripulación, las listas correspondientes de verificación, y el procedimiento de cómo y cuándo utilizar las mismas y una declaración sobre los procedimientos necesarios de coordinación entre las tripulaciones de vuelo y de cabina de pasajeros. Se deberán incluir los siguientes procedimientos y funciones no normales y de emergencia:
- de salida de emergencia
 - incapacitación de la tripulación de vuelo;
 - situación de incendios y humos;
 - vuelo sin presurizar y parcialmente presurizado;
 - exceso de límites estructurales tal como aterrizaje con sobrepeso;
 - exceso de límites de radiación cósmica;
 - impacto de rayos;
 - comunicaciones de socorro y alerta ATC sobre emergencias;
 - falla de motor;
 - fallas de sistemas;
 - normas para el desvío en el caso de fallas técnicas graves;
 - aviso GPWS – EGPWS/TAWS;
 - aviso ACAS II/TCAS II;
 - cizalladura del viento a baja altitud; y
 - aterrizaje de emergencia/amaraje forzoso.
- v. Performance. Se deberán proporcionar los datos de performance de forma que puedan ser usados sin dificultad.
- A. *Datos de performance.* Se deberá incluir material sobre performance que facilite los datos necesarios para cumplir con los requisitos de performance prescritos en la RAB para determinar:
- límites durante el ascenso en el despegue – masa, altitud y temperatura;
 - longitud de la pista de despegue (seca, mojada, contaminada);
 - datos de la trayectoria neta de vuelo para el cálculo del franqueamiento de obstáculos o, en su caso, la trayectoria de vuelo de despegue;

- las pérdidas de gradiente por viraje durante el ascenso;
 - límites de ascenso en ruta;
 - límites de ascenso en aproximación;
 - límites de ascenso en configuración de aterrizaje;
 - longitud de la pista de aterrizaje (seca, mojada, contaminada) incluyendo los efectos de una falla en vuelo de un sistema o dispositivo, si afecta a la distancia de aterrizaje.
 - límite de la energía de frenado; y
 - velocidades aplicables a las distintas fases de vuelo (también considerando pistas mojadas o contaminadas).
- A. *Datos suplementarios para vuelos en condiciones de formación de hielo.* Se deberá incluir cualquier dato certificado de performance sobre una configuración admisible, o desviación de la misma, (por ejemplo: antiskid inoperativo).
- B. Si no se dispone de datos sobre performance, según se requieran para la clase de performance correspondiente en el AFM aprobado, se deberán incluir otros datos aceptables para la Autoridad competente. El manual de operaciones podrá contener referencias cruzadas a los datos aprobados contenidos en el AFM cuando no es probable que se utilicen esos datos con frecuencia o en una emergencia.
- C. *Datos adicionales de performance.* Contemplará datos adicionales, en su caso, incluyendo:
- las gradientes de ascenso con todos los motores;
 - información de descenso progresivo (drift-down);
 - efecto de los fluidos para eliminar/prevenir la formación de hielo;
 - vuelo con el tren de aterrizaje extendido;
 - para aviones con tres o más motores, vuelos ferry con un motor inoperativo; y
 - vuelos efectuados según la lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL).
- vi. Planificación del vuelo
- A. Incluirá datos e instrucciones necesarias para la planificación del prevuelo y del vuelo incluyendo factores tales como las velocidades programadas y ajustes de potencia. En su caso, se deberán incluir procedimientos para operaciones con uno o varios motores inoperativos, ETOPS (particularmente la velocidad de crucero con un motor inoperativo y la distancia máxima a un aeródromo adecuado, determinado de acuerdo con esta Parte) y vuelos a aeródromos aislados.
- B. El método para calcular el combustible necesario para las distintas fases de vuelo, de acuerdo con las reglamentaciones aplicables.
- vii. Masa y centrado. Contemplará instrucciones y datos para calcular la masa y centrado, incluyendo:
- A. sistema de cálculo (por ejemplo: sistema de índices);
- B. información e instrucciones para complementar la documentación de masa y centrado, tanto de modo manual como por sistemas informáticos;

- C. límite de masa y centro de gravedad para los tipos, variantes o aviones individualizados usados por el explotador; y
- D. masa operativa en seco y su correspondiente centro de gravedad o índice.
- viii. Carga. Contemplará procedimientos y disposiciones para cargar y asegurar la carga en el avión.
- ix. Lista de desviación respecto a la configuración (CDL).
 - A. Incluirá la o las listas de desviaciones respecto a la configuración (CDL), si las facilita el fabricante, teniendo en cuenta los tipos y variantes de avión que se operan e incluyendo los procedimientos que se seguirán cuando se despache el avión afectado bajo las condiciones especificadas en su CDL.
- x. Lista de equipo mínimo (MEL).
 - A. Incluirá la MEL teniendo en cuenta los tipos y variantes de avión que se operan y el/los tipo/s y área/s de operación. La MEL deberá incluir los equipos de navegación y tomará en consideración la performance de navegación requerida para la ruta y área de operaciones.
- xi. Equipos de supervivencia y emergencia incluyendo oxígeno.
 - A. Se contemplará una lista de los equipos de supervivencia transportados para las rutas que se volarán y los procedimientos para comprobar antes del despegue que estos equipos estén aptos para el servicio. También se deberán incluir instrucciones sobre la ubicación, acceso y uso de los equipos de supervivencia y emergencia y las listas asociadas de verificación.
 - B. Se incluirá el procedimiento para determinar la cantidad de oxígeno requerido y la cantidad disponible. Se deberán tener en cuenta el perfil de vuelo, número de ocupantes y posible descompresión de la cabina. Se deberá proporcionar la información de forma que facilite su utilización sin dificultad.
- xii. Procedimientos de evacuación de emergencia
 - A. *Instrucciones para la preparación de la evacuación de emergencia incluyendo la coordinación y designación de los puestos de emergencia de la tripulación.*
 - B. *Procedimientos de evacuación de emergencia.* Incluirá una descripción de las obligaciones de todos los miembros de la tripulación para la evacuación rápida de un avión y el tratamiento de los pasajeros en el caso de un aterrizaje/amaraje forzoso u otra emergencia.
- xiii. Se incluirá los procedimientos normales, no normales y de emergencia que utilizará la tripulación de cabina, las listas de verificación correspondientes y la información sobre los sistemas de los aviones, según se requiera, comprendida una declaración relativa a los procedimientos necesarios para la coordinación entre la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina.
- ix. Se incluirá los equipos de supervivencia y emergencia para diferentes rutas y los procedimientos necesarios para verificar su funcionamiento normal antes del despegue, así como los procedimientos para determinar la cantidad requerida y la cantidad disponible de oxígeno.
- x. Sistemas del avión.
 - A. Incluirá una descripción de los sistemas del avión, controles asociados a los mismos e indicaciones e instrucciones operacionales.
- xi. Se incluirá el código de señales visuales de tierra a aire para uso de los supervivientes, tal como aparece en el Anexo 12.

3. Parte C – Rutas y aeródromos

- i. Contemplará instrucciones e información asociada con los servicios e instalaciones de comunicaciones, ayudas para la navegación y aeródromos, niveles de vuelo y altitudes mínimas para cada ruta que se volará y mínimos de operación para cada aeródromo cuya utilización esté prevista, incluyendo:
 - A. niveles/altitudes mínimas de vuelo para cada ruta que vaya a volarse;
 - B. mínimos de utilización de cada aeródromo de salida, destino y de alternativa que probablemente se utilicen;
 - C. aumento de los mínimos de utilización de aeródromo que se aplican en caso de deterioro de las instalaciones de aproximación o del aeródromo;
 - D. datos de instalaciones de comunicaciones y de aeródromo y ayudas para la navegación;
 - E. requisitos de longitud de pista de despegue, cuando la superficie esté seca, mojada y contaminada, incluyendo los requisitos que exijan las fallas del sistema que afecten a la distancia de despegue;
 - F. las limitaciones de ascenso en el despegue;
 - G. las limitaciones de ascenso en ruta;
 - H. las limitaciones de ascenso en aproximaciones y aterrizajes;
 - I. procedimientos de aproximación, aproximación frustrada y salida, incluyendo procedimientos de atenuación de ruido;
 - J. procedimientos para el caso de fallas de comunicaciones;
 - K. instalaciones de búsqueda y salvamento en la zona sobre la que va a volar el avión;
 - L. una descripción de las cartas aeronáuticas que se deberán llevar a bordo en relación con el tipo de vuelo y la ruta que se volará, incluyendo el método para verificar su vigencia;
 - M. disponibilidad de información aeronáutica y servicios MET;
 - N. procedimientos de comunicaciones y navegación de ruta;
 - O. categorización del aeródromo para las calificaciones de competencia de la tripulación de vuelo;
 - P. limitaciones especiales del aeródromo (limitaciones de performance y procedimientos operativos, etc.);
 - Q. los métodos para determinar los mínimos de utilización de aeródromo;
 - R. la documentación correspondiente;
 - S. la aprobación de los mínimos de utilización de aeródromos;
 - T. las condiciones requeridas para iniciar o continuar una aproximación por instrumentos;
 - U. las instrucciones para efectuar procedimientos de aproximación de precisión y procedimientos que no son de precisión por instrumentos;
 - V. la asignación de las responsabilidades de la tripulación de vuelo y procedimientos para manejar la carga de trabajo de la tripulación durante operaciones nocturnas e IMC de aproximación y aterrizaje por instrumentos;
 - W. Procedimiento de aproximación estabilizada;

- X. Limitación de la velocidad de descenso al aproximarse al suelo;
- Y. los requisitos y entrenamiento requerido para la realización de los procedimientos de aproximación de precisión y no de precisión por instrumentos;
- Z. las instalaciones y equipamiento en tierra y a bordo para la realización de los procedimientos de aproximación de precisión y no de precisión por instrumentos;
- AA. *observación de leyes, reglamentos y procedimientos.* Una descripción de las obligaciones de los empleados de la empresa de conocer las leyes, reglamentos y procedimientos mientras se encuentren en el extranjero cumpliendo funciones para la empresa. Una descripción de las obligaciones de los pilotos y demás miembros cuando vuelan en el extranjero y utilizan aeródromos, instalaciones y servicios, de ajustarse a las leyes, reglamentos y procedimientos;
- BB. requisitos y aprobación de cada tipo de aproximación;
- CC. operación de aproximación y aterrizaje que no es de precisión;
- DD. operación de aproximación y aterrizaje con guía vertical;
- EE. operación de aproximación y aterrizaje de precisión;
- FF. operación de Categoría I (CAT I);
- GG. operación de Categoría II (CAT II);
- HH. operación de Categoría IIIA (CAT IIIA);
- II. operación de Categoría IIIB (CAT IIIB);
- JJ. operación de Categoría IIIC (CAT IIIC);
- KK. aproximación en circuito con visibilidad reducida;
- LL. requisitos y aprobación de despegue con visibilidad reducida (LVTO);
- MM. los requisitos de longitud de la pista de aterrizaje cuando la superficie esté seca, mojada y contaminada, comprendidas las fallas de los sistemas que afectan a la distancia de aterrizaje; y
- NN. Información complementaria, como limitaciones de velocidad para neumáticos.

4. Parte D - Capacitación

- i. Incluirá programas de instrucción, entrenamiento y verificación para todo el personal de operaciones asignado a funciones operativas relativas a la preparación y/o realización de un vuelo.
- ii. Los programas de instrucción, entrenamiento y verificación deberán incluir:
 - A. Un capítulo o una sección en la cual se establezcan las políticas, la administración y el control de los programas de instrucción con los siguientes elementos:
 - Una introducción al programa de instrucción, la cual contenga abreviaturas y definiciones;
 - El sistema de enmienda y revisión
 - La organización y responsabilidades del organismo de instrucción;
 - El método de aprobación;
 - Los requisitos, experiencia y calificación del personal a ser capacitado;

- La finalidad y los objetivos de las políticas de instrucción, entrenamiento y de evaluación;
 - Las facilidades y material necesario para la instrucción;
 - Los requisitos, experiencia y calificación de los instructores e inspectores designados por el explotador;
 - Contratos de arrendamiento;
 - Aprobación de instructores, inspectores designados del explotador y simuladores de vuelo de los centros de instrucción extranjeros;
 - Registros de instrucción, entrenamiento y calificación;
- B. *Para la tripulación de vuelo.* Todos los elementos pertinentes prescritos en las partes aplicables de las RAB 91 Y 119.
- C. *Para la tripulación de cabina.* Todos los elementos pertinentes prescritos en la parte aplicable de las RAB 91 Y 119.
- D. *Para el personal de operaciones afectado, incluyendo los miembros de la tripulación:*
- Todos los elementos pertinentes prescritos en las reglamentaciones aplicables sobre transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea; y
 - Todos los elementos pertinentes a seguridad.
- E. *Para el personal de operaciones distinto de los miembros de la tripulación (por ejemplo: encargados de operaciones de vuelo/despachadores de vuelo, personal de servicios de escala, etc.).* Todos los demás elementos pertinentes prescritos en las RAB 91 Y 119 que tengan relación con sus funciones y responsabilidades.
- iii. Procedimientos
- A. Procedimientos de capacitación, entrenamiento y verificación.
 - B. Procedimientos aplicables en el caso de que el personal no logre o mantenga los estándares requeridos.
 - C. Procedimientos para asegurar que situaciones no normales o de emergencia que requieran la aplicación de una parte o la totalidad de los procedimientos no normales o de emergencia y la simulación de condiciones IMC por medios artificiales, no se simulen durante vuelos comerciales de transporte aéreo.
- iv. Descripción de la documentación que se archivará y los períodos de archivo.

APENDICE I RAB-119**MANUAL DE PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO (REFERENCIA SECCION 119.61)**

- (a) Cada poseedor de COA y solicitante de COA debe presentar y mantener manuales de entrenamiento que contengan por lo menos lo siguiente:

CURRICULUM DE ENTRENAMIENTO Y PROGRAMAS DE VERIFICACION**1.1 REQUERIMIENTOS GENERALES**

Curriculum de entrenamiento y programas de verificación para todo el personal de operaciones asignado para servicios operacionales en conexión con la preparación y/o conducción de un vuelo, deben ser desarrollados para cumplir los respectivos requerimientos de la AAC. Un poseedor de un COA no puede utilizar ni cualquier persona puede servir como miembro de tripulación o como personal involucrado en el área operacional, a menos que dicha persona cumpla con los requerimientos de entrenamiento y actualización establecidos en el programa de entrenamiento del operador y este aprobado por la DGAC.

1.2 TRIPULACION DE VUELO

El Curriculum de entrenamiento y los programas de verificación para los miembros de la tripulación de vuelo deben incluir:

- (a) Un programa escrito de entrenamiento aceptable para la AAC que provea el entrenamiento inicial, de transición, de diferencias, recurrente (periódico), promoción, recalificación y gestión de la seguridad operacional como apropiado, para los miembros de la tripulación de cabina de mando para cada tipo de aeronave volada por dicho tripulante. Este programa debe incluir el entrenamiento en los procedimientos normales anormales y de emergencia para cada tipo de aeronave volada por el tripulante.
- (b) Instalaciones adecuadas de tierra y de entrenamiento de vuelo e instructores apropiadamente calificados para cumplir con los objetivos del entrenamiento.
- (c) Una lista de los materiales aprobados de entrenamiento, equipo, dispositivos de entrenamiento, simuladores, y otros ítems requeridos de entrenamiento necesarios para atender a las necesidades de entrenamiento para cada tipo y modelo de aeronave volada por el poseedor de COA.
- (d) Número adecuado de instructores de tierra y vuelo para asegurar un adecuado entrenamiento
- (e) Un sistema de registro aceptable para la AAC para demostrar conformidad con los requisitos apropiados de entrenamiento y actualización.

1.3 TRIPULACION DE CABINA

El curriculum de entrenamiento y programas de verificación para asistentes de cabina debe incluir:

- (a) Entrenamiento inicial básico de tierra que cubra los deberes y responsabilidades.
- (b) Reglas y reglamentaciones apropiadas de la AAC.
- (c) Porciones apropiadas del manual de operaciones del poseedor de COA.
- (d) Entrenamiento apropiado de emergencia como requerido por la AAC y por el manual de operaciones del poseedor de COA.
- (e) Entrenamiento de vuelo apropiado.
- (f) Entrenamiento apropiado recurrente, de promoción o de diferencia, como requerido, para mantener la actualización en tipo y en cualquier variante de la aeronave que el tripulante pueda ser requerido trabajar.

(g) Mantener un sistema de registro de entrenamiento aceptable a la AAC para demostrar cumplimiento con todo el entrenamiento requerido.

1.4 TODA TRIPULACION DE AERONAVE

Un programa de mantenimiento escrito debe ser desarrollado para todos los tripulantes de aeronave en los procedimientos de emergencia apropiados para cada fabricante y modelo de aeronave volada por el tripulante. Las áreas deben incluir:

- (a) Instrucción en procedimientos de emergencia, asignación, y coordinación de tripulación.
- (b) Instrucción individual en el uso de equipo de emergencia de a bordo, tal como extintores de fuego, equipo de respiración de emergencia, (PBE), equipo de primeros auxilios y su uso apropiado, salidas de emergencia y toboganes de evacuación, y el sistema de oxígeno de la aeronave, incluyendo el uso de botellas portátiles de oxígeno de emergencia. Los tripulantes de cabina de vuelo deben también practicar el uso de sus equipos de emergencia diseñados para protegerlos en caso de fuego o humo en la cabina de mando.
- (c) El entrenamiento debe también incluir instrucción sobre emergencias potenciales tales como rápida descompresión, amaraje, combate al fuego, evacuación de la aeronave, emergencias médicas, secuestro, y pasajeros inconvenientes.
- (d) Entrenamiento recurrente programado para cumplir requisitos de la AAC.

1.5 TODO PERSONAL DE OPERACIONES

El curriculum de entrenamiento y los programas de verificación para todo el personal de operaciones debe incluir:

- (a) Entrenamiento en el transporte seguro y reconocimiento de todas las mercancías peligrosas permitidas por la AAC ser embarcadas por aire. El entrenamiento debe incluir el apropiado embalaje, marcación, rotulación, y documentación de los artículos peligrosos y materiales magnetizados.
- (b) Todo el entrenamiento apropiado de seguridad requerido por la AAC.
- (c) Un método de proporcionar cualquier notificación requerida de un accidente o incidente involucrado con mercancías peligrosas.

1.6 PERSONAL DE OPERACIONES QUE NO SEA TRIPULANTE

Para el personal de operaciones que no sea tripulante de aeronave (por ejemplo Encargados de Operaciones de Vuelo, personal de manipuleo, etc.), un programa escrito de entrenamiento debe ser desarrollado, que trate de sus respectivos deberes. El programa de entrenamiento debe proveer entrenamiento inicial, recurrente, [incluyendo un curso de instrucción especializado del operador que aborde todos los componentes específicos de su método aprobado de control y supervisión de las operaciones de vuelo](#) y cualquier entrenamiento requerido de promoción.

2.0 PROCEDIMIENTOS PARA ENTRENAMIENTO Y VERIFICACION

2.1 PROCEDIMIENTOS DE VERIFICACION DE COMPETENCIA (PROFICIENCY)

Procedimientos a ser aplicados en la eventualidad de que personal no adquiera o mantenga los estándares requeridos.

2.2 PROCEDIMIENTOS INVOLUCRANDO LA SIMULACION DE SITUACIONES ANORMALES O DE EMERGENCIA

Procedimientos para asegurar que situaciones anormales o de emergencia que requieran la aplicación de los procedimientos anormales o de emergencia, de una determinada aeronave o un tipo de operación específico por ejemplo evacuaciones, amarajes etc.

3.0 RETENCION DE DOCUMENTOS

3.1 DOCUMENTACION A SER CONSERVADA Y PERIODO DE CONSERVACION

Un poseedor de COA debe retener toda la documentación requerida por la autoridad apropiada o por la autoridad de un país extranjero donde el poseedor de COA esté operando durante el tiempo especificado por la respectiva autoridad o durante el período de tiempo necesario para

demostrar conformidad con la reglamentación apropiada o con su manual de operaciones, lo que sea más prolongado.

Intencionalmente en blanco

APENDICE J RAB-119**MANUAL DE OPERACIONES DE LA AERONAVE AFM o CFM (REFERENCIA SECCION 119.63)**

Cada solicitante de COA y cada poseedor de COA deben someter y mantener un manual de operaciones de aeronave que contenga por lo menos lo siguiente:

1.0 INFORMACION GENERAL Y UNIDADES DE MEDIDA

Información general (por ejemplo: dimensiones de la aeronave), incluyendo una descripción de las unidades de medida usadas para la operación del tipo de aeronave concerniente y tablas de conversión.

2.0 LIMITACIONES**2.1 LIMITACIONES OPERACIONALES Y DE CERTIFICACION**

Una descripción de las limitaciones de certificación y de las limitaciones operacionales aplicables incluyendo:

- (a) Situación de la certificación;
- (b) Configuración de asientos de pasajeros para cada tipo de aeronave, incluyendo una presentación grafica.
- (c) Tipos de operación que son aprobadas (por ejemplo IFR/VFR, CAT II/III, vuelo en condiciones conocidas de congelamiento, etc.);
- (d) Composición de la tripulación;
- (e) Operación con limitaciones de peso y balance;
- (f) Limitaciones de velocidad;
- (g) Envelope de vuelo;
- (h) Limitaciones de viento incluyendo operaciones en pistas contaminadas;
- (i) Limitaciones de rendimiento para configuraciones aplicables;
- (j) Gradiente de la pista;
- (k) Limitaciones sobre pistas mojadas o contaminadas;
- (l) Contaminación de la estructura; y
- (m) Después del aterrizaje.

3.0 PROCEDIMIENTOS NORMALES**3.1 PROCEDIMIENTOS NORMALES**

Los procedimientos normales y deberes asignados a los tripulantes, las listas de verificación apropiadas, el sistema para utilizar la lista de verificaciones y una declaración cubriendo los procedimientos necesarios de coordinación entre las tripulaciones de vuelo y de cabina. Los siguientes procedimientos normales y deberes deben ser incluidos:

- (a) Prevuelo;
- (b) Antes de la partida y cargamento
- (c) Ajuste de altímetro y verificaciones
- (d) Taxeo, despegue y subida;
- (e) Atenuación de ruido;
- (f) Crucero y descenso;

- (g) Aproximación, preparación para aterrizaje e instrucciones (briefing);
- (h) Aproximación VFR;
- (i) Aproximación instrumental;
- (j) Aproximación y circulación visual;
- (k) Aproximación frustrada;
- (l) Aterrizaje normal;
- (m) Después del aterrizaje; y
- (n) Operación en pistas mojadas y contaminadas.

3.2 PROCEDIMIENTOS ESPECIFICOS DE LA CABINA DE VUELO

- (a) Determinación de la aeronavegabilidad de la aeronave;
- (b) Obtención de la autorización de vuelo;
- (c) Preparación inicial de la cabina de vuelo;
- (d) Procedimientos estándares de operación;
- (e) Disciplina de cabina de vuelo;
- (f) Llamadas estándares (standard call-outs)
- (g) Comunicaciones;
- (h) Seguridad de vuelo;
- (i) Procedimiento de retrolida y remolque (Push-Back).
- (j) Señales de plataforma y líneas de orientación de carreteo;
- (k) Procedimientos de despegue y de subida;
- (l) Elección de la pista;
- (m) Despegue con visibilidad limitada;
- (n) Despegue con tiempo adverso;
- (o) Utilización y limitaciones del radar meteorológico;
- (p) Utilización de las luces de aterrizaje;
- (q) Monitoreo de los instrumentos de vuelo;
- (r) Ajustes de potencia para despegue;
- (s) Mal funcionamiento durante el despegue;
- (t) Decisión de despegue abortado;
- (u) Ascenso, mejor ángulo, mejor razón;
- (v) Procedimientos de cabina estéril;
- (w) Procedimientos en ruta y de espera;
- (x) Control de crucero;
- (y) Libro de registro de navegación;
- (z) Procedimientos de descenso, aproximación y aterrizaje;
- (aa) Reporte de problemas de mantenimiento;
- (bb) Cómo obtener servicio y mantenimiento en ruta.

4.0 PROCEDIMIENTOS ANORMALES Y DE EMERGENCIA

4.1 PROCEDIMIENTOS Y DEBERES ANORMALES Y DE EMERGENCIA

El manual debe contener una lista de procedimientos anormales y de emergencia asignados a los miembros de tripulación con las correspondientes listas de verificación o chequeo. Los siguientes procedimientos y deberes anormales y de emergencia deben ser incluidos:

- (a) Incapacitación de tripulante;
- (b) Practicas de fuego y humo;
- (c) Vuelos despresurizados

Procedimientos en caso de exceder los límites estructurales

- (d) Descargas eléctricas;

Fraseología para casos de emergencia

- (e) Falla de motor;
- (f) Fallas de sistemas;
- (g) Procedimientos de desviación
- (h) Procedimientos para evasión en caso de alarma del Sistema de alerta de proximidad de tierra GPWS);
- (i) Procedimientos en caso de activarse el I (TCAS);
- (j) Procedimientos para cortantes de viento;
- (k) Procedimientos para Aterrizaje amara de emergencia;
- (l) Evacuación de la aeronave;
- (m) Procedimiento de descargue de combustible o aterrizaje sobrecargado:
 - (1) Política y consideraciones generales
 - (2) Procedimientos y precauciones para el descargue de combustible
- (n) Procedimientos de emergencia:
 - (1) Descenso de emergencia
 - (2) Bajo nivel de combustible
 - (3) Incidente o accidente con mercancías peligrosas
- (o) Procedimientos de interceptación;
- (p) Señalización de emergencia para los tripulantes de cabina;
- (q) Procedimientos de comunicaciones;
- (r) Vigilancia de radio escucha.

5.0 DATOS DE RENDIMIENTO

Datos de rendimiento deben ser proporcionados de una forma en que puedan ser utilizados sin dificultades.

5.1 DATOS DE RENDIMIEN Datos de peso y balance que provee los elementos necesarios para permitir que la tripulación de vuelo cumpla con los requerimientos de rendimiento del AFM para permitir la determinación de:

- (a) Límites de despegue y ascenso,

- (b) Longitud de la pista de despegue (seca, mojada, contaminada); o con alguna restricción operacional
- (c) Datos de trayectoria de vuelo netos para cálculo de liberación de obstáculos o, cuando aplicable, trayectoria de vuelo y despegue;
- (d) Límites de ascenso en ruta;
- (e) Límites de ascenso en aproximación;
- (f) Límites de ascenso en el aterrizaje;
- (g) Límites de velocidades
- (h) Límites de velocidad de llantas y determinación de energía acumulada de frenos

5.1.1 DATOS SUPLEMENTARIOS DE RENDIMIENTO

Datos suplementarios que cubren los vuelos con alguna condición especial meteorológica o técnica que este contemplada en el AFM

5.2 DATOS ADICIONALES DE RENDIMIENTO

Datos de rendimiento adicionales, cuando aplicable, incluyendo:

- (a) Gradiente de ascenso con todos los motores;
- (b) Datos de descenso en crucero;
- (c) Efectos de los fluidos antihielo y deshielo;
- (d) Vuelo con tren de aterrizaje abajo;
- (e) Para una aeronave con tres o más motores, vuelos de traslado con un motor inoperativo; y
- (f) Vuelos conducidos bajo las previsiones de una lista de desviación de configuración (CDL)

6.0 PLANEAMIENTO DE VUELO

6.1 DATOS DE PLANEAMIENTO DE VUELO

Datos e instrucciones necesarios para el planeamiento, prevuelo y en vuelo incluyendo factores tales como programación de velocidad y ajustes de potencia.

Cuando sea aplicable, procedimientos para , ETOPS y vuelo para aeropuertos aislados deben ser incluidos.

6.2 CALCULOS DE COMBUSTIBLE

Procedimientos para el calculo y utilización del combustible y procedimientos de vuelo y aviso en condiciones criticas de combustible

7.0 PESO Y BALANCE

7.1 CALCULO DE PESO Y BALANCE

Instrucciones y datos para el cálculo de peso y balance, incluyendo:

- (a) El sistema de cálculo (por ejemplo sistema de índice);
- (b) Información e instrucciones para completar la documentación de peso y balance, incluyendo los tipos manuales o si son generados por computador;
- (c) Limitaciones de peso y balance
- (d) Pesos vacíos operacionales y centros de gravedad correspondientes o índices.

8.0 CARGA

8.1 PROCEDIMIENTOS DE CARGUIO

Procedimientos y provisiones para el carguío y aseguramiento de la carga en la aeronave.

8.2 CARGAMENTO DE MERCANCIAS PELIGROSAS

El manual de operaciones debe contener un método para notificar al PIC cuando mercancías peligrosas son cargadas en la aeronave.

9.0 EQUIPO DE EMERGENCIA Y SUPERVIVENCIA INCLUYENDO OXIGENO

9.1 LISTA DE EQUIPO DE SUPERVIVENCIA A SER TRANSPORTADO

Una lista de equipo de supervivencia a ser transportado para las rutas a ser voladas y los procedimientos para verificar el estado de servicio de éste equipo antes del despegue, instrucciones relativas a la ubicación, accesibilidad y utilización del equipo de supervivencia y emergencia y sus listas de verificación asociadas, deben ser incluidos.

9.2 USO DE OXIGENO

El procedimiento para determinar la cantidad de oxígeno requerida y la cantidad que hay disponible. El perfil del vuelo, número de ocupantes y posible descompresión de la cabina deben ser considerados. La información proporcionada debe estar de tal forma que pueda ser usada sin dificultad.

9.3 USO DEL EQUIPO DE EMERGENCIA

Una descripción del uso apropiado del siguiente equipo de emergencia:

- (a) Chaleco salvavidas;
- (b) Balsa salvavidas;
- (c) Equipo médico/equipo de primeros auxilios;
- (d) Equipos de supervivencia;
- (e) Transmisor/localizador de emergencia (ELT);
- (f) Dispositivos de señalización visuales;
- (g) Toboganes de evacuación;
- (h) Iluminación de emergencia.

10.0 PROCEDIMIENTOS DE EVACUACION DE EMERGENCIA

10.1 INSTRUCCIONES PARA EVACUACION DE EMERGENCIA

Instrucciones para preparación de evacuación de emergencia, incluyendo coordinación de tripulación y asignación de estación de emergencia.

10.2 PROCEDIMIENTOS DE EVACUACION DE EMERGENCIA

Una descripción de los deberes de todos los miembros de la tripulación para la rápida evacuación de una aeronave y el manipuleo de los pasajeros en la eventualidad de un aterrizaje forzado.

11.0 SISTEMA DE LA AERONAVE

11.1 SISTEMAS DE LA AERONAVE

Una descripción de los sistemas de la aeronave, controles relacionados con indicaciones e instrucciones operacionales.

12.0 INSTRUCCIONES E INFORMACIONES DE RUTA Y AERONAVE (OPCIONAL PARA ESTE MANUAL)

12.1 INSTRUCCIONES E INFORMACION

Instrucciones e información relativa a las comunicaciones, navegación y aeropuertos, incluyendo niveles mínimos de vuelo y altitudes para cada ruta a ser volada y mínimos operacionales para cada aeropuerto que se planea va a ser usado, incluyendo:

- (a) Nivel de vuelo/altitud mínima;
- (b) Mínimos operacionales para aeropuertos de despegue, destino y alternos;
- (c) Instalaciones de comunicación y auxilio de navegación;
- (d) Datos de la pista y de las instalaciones del aeropuerto;
- (e) Procedimientos de aproximación, aproximación perdida y despegue, incluyendo procedimientos de atenuación de ruido;
- (f) Procedimientos para falla de comunicaciones;
- (g) Facilidades de búsqueda y rescate en el área sobre la cual la aeronave debe ser volada;
- (h) Una descripción de las cartas aeronáuticas originales que deben ser transportadas a bordo con relación al tipo de vuelo y la ruta a ser volada, incluyendo el método para verificar sus variedades;
- (i) Disponibilidad de informaciones aeronáuticas y servicios MET;
- (j) Procedimientos COM/NAV en ruta, incluyendo esperas;
- (k) Categorización del aeropuerto con respecto a calificación de la tripulación de vuelo.

Intencionalmente en blanco

APENDICE K RAB-119**ENTRENAMIENTO DE PROEFICIENCIA: PILOTOS (REFERENCIA SECCION 119.75)**

- (a) Un curso de entrenamiento en una aeronave o en un simulador que cumpla con los requisitos exigidos en el programa de entrenamiento aprobado y debe contener al menos
- (1) Si es en simulador este debe estar aprobado en las especificaciones de operación,
 - (i) Proveer cuando menos 4 horas de entrenamiento individual para cada piloto, así como un “briefing” apropiado antes y después del entrenamiento;
 - (ii) Proveer entrenamiento por lo menos en los procedimientos y maniobras normales, anormales y de emergencia establecidos en los requerimientos de verificación de competencia (proficiency).

Intencionalmente en blanco

APÉNDICE L RAB - 119
ENTRENAMIENTO ORIENTADO A LA LINEA L.O.F.T

- (a) Proveer entrenamiento orientado en línea que:
- (1) Utilice una tripulación de vuelo completa;
 - (2) Incluya por lo menos las maniobras y procedimientos que pueden ser esperados en operaciones de línea;
 - (3) Sea representativo del segmento de vuelo apropiado para las operaciones conducidas por el poseedor de COA; y
 - (4) Sea proporcionado por un instructor que cumpla con los requerimientos aplicables para dicha instrucción.

Intencionalmente en blanco

APENDICE M RAB-119**TARJETAS DE INFORMACION A LOS PASAJEROS (REFERENCIA SECCION 119.91)**

- (a) Cada poseedor de COA debe, en cada asiento, proporcionar tarjetas de información a los pasajeros que incluyan la siguiente información en el idioma primario en que los comandos de emergencia son dados por la tripulación:
- (1) Funciones requeridas de un pasajero en la eventualidad de una emergencia cuando un miembro de tripulación no esté disponible para asistir:
 - (i) Localizar la salida de emergencia;
 - (ii) Reconocer el mecanismo de apertura de la salida de emergencia;
 - (iii) Comprender las instrucciones para operar la salida de emergencia;
 - (iv) Operar la salida de emergencia;
 - (v) Evaluar cuando la apertura de emergencia aumentará los riesgos a los cuales los pasajeros puedan ser expuestos;
 - (vi) Seguir direcciones verbales y señales manuales dados por un miembro de la tripulación;
 - (vii) Guardar o asegurar la puerta de la salida de emergencia de manera que no impida el uso de la salida;
 - (viii) Evaluar la condición de un tobogán de escape, activar el tobogán, y estabilizar el tobogán después de desplegarlo para asistir a otras personas para salir del tobogán;
 - (ix) Pasar rápidamente a través de la salida de emergencia; y
 - (x) Evaluar, seleccionar y seguir una trayectoria segura alejándose de la salida de emergencia.
 - (2) Una solicitud de que un pasajero se identifique para permitir una reubicación si:
 - (i) No puede ejecutar las funciones de emergencia establecidas en la tarjeta de información;
 - (ii) Tiene una condición no discernible que le impedirá ejecutar sus funciones;
 - (iii) Puede sufrir daño corporal como resultado de ejecutar una o más de estas funciones;
 - (iv) No desea ejecutar estas funciones; o
 - (v) No posee la habilidad para leer, hablar, o comprender el idioma o la forma gráfica en la cual las instrucciones son proporcionadas por el poseedor del COA.

Intencionalmente en blanco

APENDICE N RAB-119**SISTEMA DE CONTROL DE LOS DATOS AERONAUTICOS (REFERENCIA SECCION 119.93)**

(a) Cada poseedor de COA debe proporcionar datos aeronáuticos para cada aeropuerto que vaya a utilizar que incluya lo siguiente:

(1) Aeropuertos:

- (i) Instalaciones.
- (ii) Ayudas de navegación y de comunicaciones.
- (iii) Obstáculos en las trayectorias de aproximación o despegue.
- (iv) Instalaciones de tráfico aéreo.

(2) Pistas, zonas libres (clearways), y zona de parada (stopways):

- (i) Dimensiones.
- (ii) Superficie.
- (iii) Sistemas de marcación e iluminación.
- (iv) Elevación y gradiente.

(3) Umbrales desplazados:

- (i) Ubicación.
- (ii) Dimensiones.
- (iii) Despegue aterrizaje o ambos.

(4) Obstáculos

- (i) Aquellos que afectan la computación de rendimiento de despegue y aterrizaje.
- (ii) Obstáculos en cuanto a la visibilidad que pueda tener la torre de control
Procedimientos de vuelo instrumental.
- (iii) Procedimientos de partida.
- (iv) Procedimientos de aproximación.
- (v) Procedimientos de reataque

(5) Información especial

- (i) Equipo de medida del alcance visual de la pista (RVR)
- (ii) Vientos prevalecientes bajo condiciones de baja visibilidad.

Intencionalmente en blanco

APENDICE O RAB-119**FUENTES DE REPORTE METEOROLOGICOS (REFERENCIA SECCION 119.97)**

- (a) La AAC aprueba y considera las siguientes fuentes de reportes meteorológicos satisfactorias para planeamiento de vuelo o control del movimiento de vuelo:
- (1) Oficina meteorológica de Bolivia (AASANA).
 - (2) Observaciones tomadas por torre de control de tráfico de aeropuertos.
 - (3) Cualquier oficina meteorológica operada por un estado extranjero que cumpla con los estándares y prácticas de la Convención.

Intencionalmente en blanco

APENDICE P RAB-119**PROGRAMA DE DESHIELO Y ANTIHIELO (REFERENCIA SECCION 119.99)**

- (a) El contenido del programa de deshielo y antihielo en tierra del poseedor de COA debe incluir una descripción detallada de:
- (1) Cómo el poseedor de un COA determina que las condiciones son tales que escarcha, hielo, o nieve, pueden ser razonablemente esperados y adherirse a la aeronave y qué procedimientos operacionales en tierra de deshielo y antihielo deben ser puestas en práctica;
 - (2) Quién es responsable por decidir que los procedimientos operacionales de deshielo y antihielo en tierra deben ser puestos en práctica;
 - (3) Los procedimientos para implementar los procedimientos operacionales de deshielo y antihielo en tierra
 - (4) Los deberes y responsabilidades específicos de cada posición operacional o grupo responsable para permitir el despegue con seguridad en cuando los procedimientos operacionales de deshielo y antihielo en tierra estén en efecto.
- (b) El programa del poseedor de un COA debe incluir procedimientos para los miembros de la tripulación de vuelo para aumentar o disminuir el tiempo determinado de espera en cuanto a las condiciones meteorológicas cambiantes. El tiempo de espera debe ser soportado por datos aceptables para la AAC. Si el tiempo máximo de espera es excedido, el despegue es prohibido a menos que una de las siguientes condiciones exista:
- (1) Una verificación de contaminación pre-despegue es conducida por fuera de la aeronave (dentro los 5 minutos antes de empezar el despegue) para determinar que las alas, superficies de control y otras superficies críticas como definido en el programa del poseedor de COA, están libres de escarcha, hielo o nieve;

Intencionalmente en blanco

APENDICE Q RAB-119**SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE VUELO (REFERENCIA SECCION 119.103)**

- (a) Cada poseedor de un COA debe tener un sistema de seguimiento de vuelo aprobado, establecido y adecuado para el monitoreo apropiado de cada vuelo considerando las operaciones a ser conducidas;
- (b) Para poseedores de un COA que tienen centros de seguimiento de vuelo, estos centros deben ser ubicados en aquellos puntos necesarios para asegurar:
 - (1) El apropiado monitoreo del progreso de cada vuelo con respecto a su partida en el punto de origen y llegada a su destino, incluyendo paradas intermedias y desviaciones; y
 - (2) Que el PIC sea provisto con todas las informaciones necesarias para la seguridad del vuelo.
- (c) El poseedor de un COA conduciendo operaciones fletadas puede arreglar para tener las instalaciones de seguimiento de vuelo proveídas por otras personas que no sean sus empleados, pero en tal caso, el poseedor de un COA continua siendo el responsable principal del control operacional de cada vuelo.

Intencionalmente en blanco

APÉNDICE R RAB-119
SISTEMA DE DOCUMENTOS DE SEGURIDAD DE VUELO

(a) Introducción.-

- (1) El texto siguiente establece los requisitos para la organización y elaboración de un sistema de documentos de seguridad de vuelo del explotador. Conviene aclarar que dicha elaboración es un proceso completo y que las modificaciones en cualquiera de los documentos que forman parte del sistema pueden afectar al sistema en su totalidad. Algunas reglas que se aplican a la elaboración de los documentos operacionales que producen tanto los gobiernos como la industria están al alcance del explotador. Sin embargo, puede resultar difícil para el explotador aplicar de la mejor manera posible estas reglas, ya que figuran en distintas publicaciones.
- (2) Más aún, las reglas aplicables a la preparación de documentos operacionales tienden a centrarse en un solo aspecto del diseño de los mismos, por ejemplo, en el formato y la tipografía. Rara vez las reglas incluyen el proceso completo de elaboración de documentos operacionales. Es importante que los documentos operacionales sean coherentes entre sí y compatibles con los reglamentos, requisitos del fabricante y principios de factores humanos. Asimismo, es necesario garantizar la compatibilidad entre los departamentos y la coherencia en la aplicación. De ahí la importancia de un enfoque integrado, basado en la noción de documentos operacionales como sistema completo.
- (3) En las reglas del presente Apéndice se abordan los aspectos principales de la elaboración de un sistema de documentos de seguridad de vuelo del explotador con objeto de asegurar el cumplimiento de la RAB. Las reglas no sólo se basan en investigación científica, sino también en las mejores prácticas actuales de la industria, asignándose un alto grado de importancia al aspecto operacional.

(b) Organización.-

- (1) El sistema de documentos de seguridad de vuelo debe organizarse de acuerdo con criterios que aseguren el acceso a la información que se requiere para las operaciones de vuelo y de tierra contenidas en los distintos documentos operacionales que forman el sistema y que facilitan la gestión de la distribución y revisión de los documentos operacionales.
- (2) La información contenida en el sistema de documentos de seguridad de vuelo debe agruparse según la importancia y el uso de la información, de la manera siguiente:
 - (i) información crítica en cuanto al tiempo, por ejemplo, información que puede poner en peligro la seguridad de la operación si no se dispone de ella inmediatamente;
 - (ii) información sensible en cuanto al tiempo, por ejemplo, información que puede afectar al nivel de seguridad o demorar la operación si no se dispone de ella en un plazo breve;
 - (iii) información que se utiliza con frecuencia;
 - (iv) información de referencia, por ejemplo, información que se necesita desde el punto de vista operacional pero que no corresponde a ii ni a iii; e
 - (v) información que puede agruparse basándose en la etapa de las operaciones en que se utiliza.
- (3) La información crítica en cuanto al tiempo, debe figurar al principio y de manera prominente en el sistema de documentos de seguridad de vuelo.
- (4) La información crítica en cuanto al tiempo, la información sensible en cuanto al tiempo y la información que se utiliza con frecuencia debe proporcionarse en tarjetas y guías de referencia rápida.

(c) Validación.- El sistema de documentos de seguridad de vuelo debe validarse antes de su introducción, en condiciones prácticas. En la validación deben incluirse los aspectos críticos del uso de la información con objeto de verificar su eficacia. La interacción entre todos los grupos que puede producirse durante las operaciones también debe incluirse en el proceso de validación.

(d) Diseño.-

- (1) El sistema de documentos de seguridad de vuelo debe mantener coherencia en la terminología y en el empleo de términos normalizados para elementos y acciones comunes.
- (2) Los documentos operacionales deben incluir un glosario de términos y acrónimos y su definición normalizada. El glosario debe actualizarse periódicamente para asegurar el acceso a la terminología más reciente. Deben definirse todos los términos, acrónimos y abreviaturas importantes que figuren en el sistema de documentos de vuelo.
- (3) El sistema de documentos de seguridad de vuelo debe asegurar la normalización en todos los tipos de documentos, incluyendo el estilo, la terminología, la utilización de gráficos y símbolos y el formato en todos ellos. Esto supone la localización homogénea de tipos concretos de información y el empleo sistemático de unidades de medición y de códigos.
- (4) El sistema de documentos de seguridad de vuelo debe incluir un índice maestro para ubicar, oportunamente, la información incluida en más de un documento operacional.

Nota.- El índice maestro debe ir al principio de cada documento y constar de tres niveles como máximo. Las páginas con información relativa a procedimientos anormales o de emergencia deben señalarse de manera especial para tener acceso directo a ellas.

- (5) El sistema de documentos de seguridad de vuelo debe satisfacer los requisitos del sistema de calidad del explotador, si corresponde.

(e) Implantación.- El explotador debe seguir la marcha de la implantación del sistema de documentos de seguridad de vuelo para asegurar la utilización apropiada y realista de los documentos, de acuerdo con las características del entorno operacional y de manera tal que resulte operacionalmente pertinente y útil para el personal encargado de las operaciones. Esta vigilancia debe incluir un sistema de intercambio oficial de información para obtener el aporte del personal encargado de las operaciones.

(f) Enmienda.-

- (1) El explotador debe elaborar un sistema de control de la recopilación, el examen, la distribución y la revisión de la información para procesar los datos obtenidos de todas las fuentes que corresponden al tipo de operación realizada incluyendo, entre otros, al Estado del explotador, el Estado de diseño, el Estado de matrícula, los fabricantes y los vendedores de equipo.

Nota.- Los fabricantes proporcionan información sobre el funcionamiento de aeronaves concretas centrándose en los sistemas y procedimientos de aeronave en condiciones que tal vez no coincidan con los requisitos del explotador. Éste debe asegurarse de que dicha información satisfaga sus necesidades concretas y las de las autoridades locales.

- (2) El explotador debe elaborar un sistema de recopilación, examen y distribución de la información para procesar los datos que se deben a cambios originados por él, incluyendo los cambios:
 - (i) debidos a la instalación de equipo nuevo;
 - (ii) en respuesta a la experiencia operacional;
 - (iii) en las políticas y procedimientos del explotador;
 - (iv) en una certificación del explotador; y

(v) encaminados a mantener la normalización en la flota.

Nota.- El explotador debe asegurarse de que la filosofía de coordinación de los miembros de la tripulación, las políticas y los procedimientos correspondan a sus actividades.

(3) El sistema de documentos de seguridad de vuelo debe examinarse:

(i) periódicamente (por lo menos una vez al año);

(ii) después de acontecimientos importantes (fusiones, adquisiciones, crecimiento rápido, reducciones, etc.);

(iii) a raíz de cambios tecnológicos (introducción de equipo nuevo); y

(iv) al modificarse los reglamentos sobre seguridad operacional.

(4) El explotador debe establecer métodos para comunicar la información nueva. Los métodos concretos deben responder al grado de urgencia de la comunicación.

Nota.- Como los cambios frecuentes reducen la importancia de los procedimientos nuevos o modificados, es conveniente reducir al mínimo los cambios del sistema de documentos de seguridad de vuelo.

(5) La información nueva debe examinarse y validarse teniendo en cuenta el efecto en todos los sistemas de documentos de seguridad de vuelo.

(6) El método de comunicación de la información nueva debe complementarse con un sistema de seguimiento para asegurar que el personal encargado de las operaciones se mantenga al día. El sistema de seguimiento debe incluir un procedimiento para asegurarse de que el personal en cuestión tenga las actualizaciones más recientes.