

II

(Actos jurídicos preparatorios)

COMISIÓN

Propuesta modificada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil ⁽¹⁾

(2002/C 227 E/01)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(2002) 30 final — 2000/0069(COD)

(Presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE el 4 de febrero de 2002)

⁽¹⁾ DO C 311 E de 31.10.2000, p. 13.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾ establece una serie de normas comunes de seguridad, cuya lista figura en el Anexo II de dicho Reglamento, en relación con el diseño, la fabricación, la operación y el mantenimiento de aeronaves, así como las personas y organizaciones implicadas en tales tareas. Estas normas de seguridad armonizadas se aplican a todas las aeronaves explotadas por los transportistas comunitarios, bien inscritas en el registro de matrícula de un Estado miembro o de un país tercero. El citado Reglamento prevé, en el apartado 1 de su artículo 4, que el Consejo debe adoptar, para las áreas no enumeradas en el Anexo II, normas técnicas y procedimientos administrativos comunes de acuerdo con el apartado 2 del artículo 80 del Tratado.
- (2) El Reglamento (CEE) nº 2407/92 de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas ⁽²⁾ dispone en su artículo 9 que tanto la concesión como la validez de una licencia de explotación en un momento determinado dependen de la posesión de un certificado de explotador de servicios aéreos válido en el que se especifiquen las actividades que cubre la licencia de explotación y conforme con los criterios establecidos en el Reglamento pertinente del Consejo. Parece llegado el momento para establecer tales criterios.

⁽¹⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2871/2000 (DO L 333 de 29.12.2000, p. 47).

⁽²⁾ DO L 240 de 24.8.1992, p. 1.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

(3) Las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA) han adoptado una serie de requisitos armonizados para la explotación de aeronaves que realizan transportes aéreos comerciales denominados códigos JAR-OPS 1. Estos códigos (enmienda 1 de 1 de marzo de 1998) fijan el nivel de seguridad de esta clase de transportes y constituyen de este modo una buena base para la legislación comunitaria en materia de explotación de aeronaves. Es preciso introducir algunos cambios a dicho texto para asegurar la conformidad con la legislación y las políticas comunitarias, teniendo en cuenta las múltiples repercusiones de orden económico y social. Ahora bien, al discrepar semejante texto revisado del texto de los JAR-OPS 1, no puede incorporarse al Derecho comunitario mediante una simple remisión a su título en el Anexo II del Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo. Por consiguiente, es preciso añadir un nuevo Anexo III a dicho Reglamento, que incluya los requisitos necesarios.

(4) Debe darse a los transportistas aéreos la suficiente flexibilidad para afrontar los imprevistos urgentes o de duración limitada en las circunstancias operativas o para demostrar que pueden alcanzar un nivel equivalente de seguridad por otros medios distintos de la aplicación de las normas comunes del Anexo III. Esta misma flexibilidad es también necesaria en la aplicación de otros códigos JAR enumerados en el Anexo II del Reglamento (CEE) n° 3922/91. Por tanto, los Estados miembros deben tener la facultad de conceder exenciones a las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes. Tales exenciones podrían, en determinados casos, socavar los requisitos comunes de seguridad o crear distorsiones en el mercado, por lo que es necesario limitar rigurosamente su alcance y someter su concesión al correspondiente control comunitario. A tal efecto, la Comisión debe poder adoptar medidas de salvaguardia.

(5) Las disposiciones del Reglamento n° 3922/91 relativas al procedimiento del Comité deben adaptarse a fin de tener en cuenta la Decisión 1999/468/CE de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.

(6) Por lo tanto, debe modificarse el Reglamento (CEE) n° 3922/91 en consecuencia.

PROPUESTA MODIFICADA

(3) Las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA) han adoptado una serie de requisitos armonizados para la explotación de aeronaves que realizan transportes aéreos comerciales denominados códigos JAR-OPS 1. Estos códigos (enmienda 2 de 1 de julio de 2000) fijan el nivel de seguridad de esta clase de transportes y constituyen de este modo una buena base para la legislación comunitaria en materia de explotación de aeronaves. Es preciso introducir algunos cambios a dicho texto para asegurar la conformidad con la legislación y las políticas comunitarias, teniendo en cuenta las múltiples repercusiones de orden económico y social. Ahora bien, al discrepar semejante texto revisado del texto de los JAR-OPS 1, no puede incorporarse al Derecho comunitario mediante una simple remisión a su título en el Anexo II del Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo. Por consiguiente, es preciso añadir un nuevo Anexo III a dicho Reglamento, que incluya los requisitos necesarios.

Sin modificar

(5) Las disposiciones del Reglamento n° 3922/91 relativas al procedimiento del Comité deben adaptarse a fin de tener en cuenta la Decisión 1999/468/CE de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.

Sin modificar

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Artículo 1

El Reglamento (CEE) nº 3922/91 quedará modificado como sigue:

1) El apartado 1 del artículo 1 se sustituirá por el texto siguiente:

«1. El presente Reglamento se refiere a la armonización de normas técnicas y de procedimientos administrativos en materia de seguridad de la aviación civil de la naturaleza que se menciona en el Anexo II y en el Anexo III y, en particular, en lo relativo:

- a) al diseño, fabricación, operación y mantenimiento de las aeronaves,
- b) a las personas y organizaciones implicadas en dichas tareas.»

2) El artículo 3 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 3

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 11, las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes aplicables en la Comunidad para las áreas que se numeran en el Anexo II, serán los códigos correspondientes que figuran en dicho Anexo y que estén vigentes el 1 de enero de 1992.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 11, las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes aplicables en la Comunidad en relación con el transporte comercial por aeronave serán los especificados en el Anexo III.»

3) El apartado 1 del artículo 4 se sustituirá por el texto siguiente:

«1. Para las áreas no cubiertas en el Anexo II o en el Anexo III, el Consejo adoptará normas técnicas y procedimientos administrativos comunes de acuerdo con el apartado 2 del artículo 80 del Tratado. La Comisión presentará, en su caso y a la mayor brevedad las propuestas adecuadas para dichas áreas.»

4) El artículo 8 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 8

1. Las disposiciones de los artículos 3 a 7 no se opondrán a que un Estado miembro pueda reaccionar de forma inmediata si se planteara un problema de seguridad que afecte a un producto o a una persona u organización sometidos a lo dispuesto en el presente Reglamento. En tal caso, el Estado miembro deberá notificar a la Comisión y a los demás Estados miembros las medidas adoptadas y las razones para ello.

1. Las disposiciones de los artículos 3 a 7 no se opondrán a que un Estado miembro pueda reaccionar de forma inmediata si se planteara un problema de seguridad que afecte a un producto o a una persona u organización sometidos a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Si el problema de seguridad es consecuencia de la inadecuación del nivel de seguridad que proporcionan las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes, o de la deficiencia de las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes, el Estado miembro deberá notificar inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros las medidas adoptadas y las razones para ello.

PROPUESTA INICIAL

2. La Comisión decidirá, de acuerdo con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 12, si la inadecuación del nivel de seguridad o una deficiencia en las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes justifica la continuación de las medidas adoptadas en aplicación del apartado 1 del presente artículo. En tal caso, deberá formular las propuestas oportunas para modificar las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 4 o en el artículo 11. Si las medidas adoptadas por el Estado miembro de que se trate se consideran injustificadas, el Estado miembro deberá revocar tales medidas.

3. Los Estados miembros podrán conceder exenciones de las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes especificados en este Reglamento en el caso de que surjan imprevistos operativos urgentes o necesidades operativas de duración limitada. En tales casos, la Comisión y los demás Estados miembros deberán ser informados a la mayor brevedad posible de las exenciones concedidas.

4. la Comisión, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 12 bis.

En tal caso, el Estado miembro deberá revocar su exención.

5. En las circunstancias en que pueda alcanzarse por otros medios un nivel de seguridad equivalente al alcanzado mediante la aplicación de las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes que figuran en los Anexos I, II y III del presente Reglamento, los Estados miembros podrán, sin discriminación por motivos de nacionalidad de los solicitantes y teniendo en cuenta la necesidad de no falsear la competencia, conceder la autorización de apartarse de tales disposiciones.

En tales casos, el Estado miembro de que se trate deberá notificarlo a la Comisión con anterioridad a la concesión de tal autorización y aportar las razones que demuestren la necesidad de apartarse de las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes, así como las condiciones previstas para alcanzar un nivel equivalente de seguridad.

PROPUESTA MODIFICADA

2. La Comisión decidirá, de acuerdo con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 12, si la inadecuación del nivel de seguridad o una deficiencia en las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes justifica la continuación de las medidas adoptadas en aplicación del apartado 1 del presente artículo. En tal caso, deberá formular las propuestas oportunas para modificar las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes de que se trate, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 4 o en el artículo 11. Si las medidas adoptadas por el Estado miembro de que se trate se consideran injustificadas, el Estado miembro deberá revocar tales medidas.

3. Los Estados miembros podrán conceder exenciones de las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes especificados en este Reglamento en el caso de que surjan imprevistos operativos urgentes o necesidades operativas de duración limitada.

La Comisión y los demás Estados miembros deberán ser informados de las exenciones concedidas, siempre que éstas sean de carácter repetitivo o hayan sido concedidas por un período de tiempo superior a dos meses.

4. Cuando las medidas que adopte un Estado miembro con arreglo a lo dispuesto en el apartado anterior sean menos estrictas que las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes, la Comisión estudiará si las exenciones son conformes a los objetivos de seguridad del presente Reglamento o de cualquier otra norma del Derecho comunitario.

Si determina que las exenciones concedidas no se ajustan a los objetivos de seguridad o a cualquier otra norma comunitaria, la Comisión adoptará una decisión respecto de las medidas de salvaguardia, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 12 bis.

Sin modificar

5. En los casos en que pueda alcanzarse por otros medios un nivel de seguridad equivalente al alcanzado mediante la aplicación de las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes que figuran en los Anexos I, II y III del presente Reglamento, los Estados miembros podrán, sin discriminación por motivos de nacionalidad de los solicitantes y teniendo en cuenta la necesidad de no falsear la competencia, conceder la autorización de apartarse de tales disposiciones.

En tales casos, el Estado miembro de que se trate deberá notificar a la Comisión su intención de hacerlo y las condiciones previstas para alcanzar un nivel equivalente de seguridad.

PROPUESTA INICIAL

6. La Comisión, con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 12, decidirá si la autorización concedida con arreglo al apartado 5 del presente artículo presenta un nivel equivalente de seguridad y puede ser concedida.

En tal caso, notificará su decisión a los demás Estados miembros, los cuales estarán facultados a su vez para aplicar semejante medida. Las disposiciones oportunas del Anexo II y del Anexo III también podrán ser modificadas para reflejar tal medida.

Se aplicará a la medida de que se trate lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 6 y en el artículo 7.»

5) El apartado 1 del artículo 11 se sustituirá por el texto siguiente:

«1. La Comisión introducirá, en las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes especificados en los anexos, las modificaciones derivadas del progreso científico y técnico, con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 12.»

6) En el artículo 12, los apartados 2 y 3 se sustituirán por el texto siguiente:

«2. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el procedimiento previsto en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE (*), sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 7 y en el artículo 8 de la misma.

3. El período previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

(*) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.»

PROPUESTA MODIFICADA

6. La Comisión deberá iniciar, en el plazo de tres meses contados a partir de la notificación por parte de un Estado miembro con arreglo a lo dispuesto en el apartado anterior, el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 12 al objeto de decidir si la autorización propuesta se ajusta a las condiciones fijadas en ese apartado y puede ser concedida.

En tal caso, notificará su decisión a los demás Estados miembros, los cuales estarán entonces facultados a su vez para aplicar semejante medida. Las disposiciones oportunas del Anexo II y del Anexo III también podrán ser modificadas para reflejar tal medida.

Sin modificar

7) Se inserta el Artículo 12 bis siguiente:

«Artículo 12 bis

Cuando se haga referencia al presente artículo, se aplicará el procedimiento de salvaguardia establecido en el artículo 6 de la Decisión 1999/468/CE.

Antes de adoptar su decisión, la Comisión deberá consultar al comité establecido por el apartado 1 del artículo 12.

El período contemplado en la letra b) del artículo 6 de la Decisión 1999/468/CE será de tres meses.

Cuando un Estado miembro someta una decisión de la Comisión al Consejo, éste, por mayoría cualificada, podrá tomar una decisión diferente en el plazo de tres meses.»

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

8) Se añadirá como Anexo III el texto que figura en el Anexo al presente Reglamento.

Sin modificar

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 11 del Reglamento (CEE) nº 3922/91 CEE, el Anexo III será aplicable [a los seis meses de la entrada en vigor del presente Reglamento].

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Sin modificar

ANEXO

«ANEXO III

REQUISITOS TÉCNICOS Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS COMUNES APLICABLES AL TRANSPORTE COMERCIAL POR AERONAVE

OPS 1: Aviación comercial (aeronaves)

Sin modificar

Índice (Apartados principales)

- SUBPARTE A — Ámbito de aplicación
- SUBPARTE B — Generalidades
- SUBPARTE C — Certificación y supervisión de operadores
- SUBPARTE D — Procedimientos de operación
- SUBPARTE E — Operaciones en todas las condiciones meteorológicas
- SUBPARTE F — Performance general
- SUBPARTE G — Performance Clase A
- SUBPARTE H — Performance Clase B
- SUBPARTE I — Performance Clase C
- SUBPARTE J — Masa y equilibrio
- SUBPARTE K — Instrumental y equipo
- SUBPARTE L — Equipo de comunicación y navegación
- SUBPARTE M — Mantenimiento de la aeronave
- SUBPARTE N — Tripulación de vuelo
- SUBPARTE O — Tripulación de cabina
- SUBPARTE P — Manuales, historiales y registros
- SUBPARTE R — Transporte de mercancías peligrosas por vía aérea
- SUBPARTE S — Seguridad

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

SUBPARTE A

APLICACIÓN

OPS 1.001

Aplicación

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.045)

a) La Parte 1 del OPS establece los requisitos aplicables a la operación de cualquier avión civil con fines de transporte aéreo comercial por cualquier operador cuya sede social esté ubicada en un Estado Miembro de las JAA, en adelante denominado operador. El OPS 1 no es aplicable a los aviones que se utilicen en servicios militares, de aduana y de policía.

La Parte 1 del OPS establece los requisitos aplicables a la operación de cualquier avión civil con fines de transporte aéreo comercial por cualquier operador cuya sede social esté ubicada en un Estado Miembro de las JAA, en adelante denominado operador. El OPS 1 no es aplicable a los aviones que se utilicen en servicios militares, de aduana y de policía.

b) Los requisitos de la Parte 1 del OPS son aplicables:

Suprimido

1) No con posterioridad al 1 de octubre de 1998, a menos que se indique otra cosa, a los operadores de aviones de más de 10 toneladas de masa máxima al despegue o con una configuración máxima aprobada de 20 ó más asientos para pasajeros, así como a operadores con flotas mixtas de aviones por encima y por debajo de esos límites.

2) No con posterioridad al 1 de octubre de 1999, a menos que se indique otra cosa, a los operadores de todos los demás aviones.

Apéndice 1 de OPS 1.001

Sin modificar

Fechas límite para cumplimiento contenidas en el JAR-OPS 1

Algunas de las disposiciones incluidas en el OPS 1 tienen fecha para su cumplimiento posterior a la de aplicación del mismo. Las disposiciones en cuestión y sus correspondientes fechas límite de cumplimiento son las siguientes:

— OPS 1.470 f) ...

Suprimido

— OPS 1.652 "Notas" ...

— OPS 1.652 m) ...

— OPS 1.665 a)2) ...

— OPS 1.668 a)1) ...

— OPS 1.668 a)2) ...

— OPS 1.668 2) 1.1.2005

— OPS 1.670 a)3) ...

Suprimido

— OPS 1.685 ...

— OPS1.685 1.4.2002

— OPS 1.705 a) ...

Suprimido

— OPS 1.725 a) ...

— OPS 1.780 a) ...

— OPS 1.805 a)2) ...

— OPS 1.805 c)2) ...

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

SUBPARTE B

Sin modificar

GENERALIDADES

OPS 1.005

Generalidades

- a) El operador no operará un avión con fines de transporte aéreo comercial a no ser que cumpla la Parte 1 del OPS.
- b) El operador cumplirá los requisitos de cualificación para el vuelo aplicables en los aviones que se operen con fines de transporte aéreo comercial.
- c) Cada avión se manejará de acuerdo con los términos de su Certificado de Aeronavegabilidad y dentro de las limitaciones aprobadas y contenidas en su Manual de Vuelo.

OPS 1.010

Exenciones

La Autoridad, con carácter excepcional y temporal, podrá conceder una exención al cumplimiento de las disposiciones de la Parte 1 del OPS, cuando considere que existe necesidad para ello, y sujeta a cualquier condición adicional necesaria para alcanzar un nivel aceptable de seguridad en cada caso concreto.

OPS 1.015

Directivas Operacionales

- a) La Autoridad podrá emitir Directivas Operacionales, sujetas a los procedimientos comunes de revisión, mediante las cuales se prohíba, limite o someta a condiciones una operación, en interés de la seguridad de las mismas.
- b) Las Directivas Operacionales contendrán:
 - 1) El motivo de su emisión;
 - 2) Su ámbito de aplicación y duración; y
 - 3) La actuación que se requiere de los operadores.
- c) Las Directivas Operacionales son adicionales a lo establecido en la Parte 1 del OPS.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.020

Leyes, Disposiciones y Procedimientos — Responsabilidades del Operador

El operador debe garantizar que:

- 1) Todos los empleados estén enterados de que deben cumplir las leyes, disposiciones y procedimientos de los Estados en que se efectúen las operaciones y que tengan relación con el desempeño de sus funciones; y
- 2) Todos los tripulantes estén familiarizados con las leyes, disposiciones y procedimientos que tengan relación con el desempeño de sus funciones.

OPS 1.025

Idioma Común

- a) El operador debe garantizar que todos los miembros de la tripulación puedan comunicarse en un idioma común.
- b) El operador debe garantizar que todo el personal de operaciones pueda comprender el idioma en que están redactadas las partes del Manual de Operaciones que tengan relación con sus obligaciones y responsabilidades.

OPS 1.030

Listas de Equipo Mínimo — Responsabilidades del Operador

- a) El operador establecerá, para cada avión, una Lista de Equipo Mínimo (MEL) aprobada por la Autoridad. Ésta, estará basada y no será menos restrictiva que la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL), si la hubiera, que haya aceptado la Autoridad.
- b) El operador no operará un avión si no es de acuerdo con lo prescrito en la MEL, a menos que la Autoridad lo permita. Estos permisos, en ningún caso, permitirán una operación fuera de las restricciones de la MMEL.

OPS 1.035

Sistema de Calidad

- a) El operador establecerá un Sistema de Calidad y designará un Responsable de Calidad para controlar el cumplimiento y la adecuación de los procedimientos requeridos con el fin de garantizar prácticas operacionales seguras y la condición de aeronavegabilidad de los aviones. El control de cumplimiento de los procedimientos debe incluir un sistema de información al Gerente Responsable para garantizar que se tomen medidas correctivas cuando sea necesario. [Véase también OPS 1.175 h)]
- b) El Sistema de Calidad deberá incluir un programa de aseguramiento de calidad que contenga procedimientos diseñados para verificar que todas las operaciones se están llevando a cabo de acuerdo con todos los requisitos, estándares y procedimientos aplicables.
- c) El Sistema de Calidad, así como el Responsable de Calidad, deben ser aceptables para la Autoridad.

PROPUESTA INICIAL

- d) El Sistema de Calidad debe estar descrito en los documentos correspondientes.
- e) No obstante lo establecido en el párrafo a) anterior, la Autoridad podrá aceptar el nombramiento de dos responsables de calidad, uno para operaciones y otro para mantenimiento, siempre que el operador haya establecido una unidad de gestión de calidad para asegurar que el sistema se aplica uniformemente a toda la operación.

OPS 1.037

Programa de prevención de acciones y de seguridad de vuelo

El operador establecerá un programa de prevención de accidentes y seguridad de vuelo, que podrá estar integrado en el Sistema de Calidad, y que incluya:

- 1) Evaluación de la información relativa a accidentes e incidentes y la difusión de la misma.
- 2) La evaluación de la información pertinente relativa a accidentes e incidentes y la difusión de la información sobre el particular.

OPS 1.040

Otros miembros de la tripulación de vuelo

El operador garantizará que los tripulantes no requeridos como miembros de la tripulación de vuelo o de cabina de pasajeros hayan sido formados para desarrollar las funciones asignadas y tengan la competencia necesaria.

OPS 1.050

Información sobre búsqueda y salvamento

El operador garantizará que la información esencial relativa al vuelo previsto, con respecto a los servicios de búsqueda y salvamento, sea fácilmente accesible en la cabina de vuelo.

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.040

Miembros de la tripulación de vuelo

- a) El operador garantizará que todos los tripulantes de vuelo y cabina hayan sido formados para desarrollar las funciones asignadas y tengan la competencia necesaria.
- b) Cuando miembros de la tripulación distintos a los de la tripulación de cabina desempeñen sus funciones en el compartimento de pasajeros de un avión, el operador garantizará que éstos
 - 1) no son confundidos por los pasajeros con los miembros de la tripulación de cabina;
 - 2) no ocupan puestos de la tripulación de cabina;
 - 3) no impiden el desempeño de las funciones de los miembros de la tripulación de cabina.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.055

Información sobre los equipos de emergencia y salvamento de a bordo

El operador garantizará la disponibilidad de listas de información que contengan los equipos de emergencia y salvamento que se llevan a bordo de todos sus aviones, para su comunicación inmediata a los centros de coordinación de salvamento. Esta información incluirá, el número, color y tipo de las balsas salvavidas y equipos pirotécnicos, detalles de los suministros médicos de emergencia, reservas de agua y el tipo y frecuencias de los equipos portátiles de radio de emergencia, según sea aplicable.

OPS 1.060

Amaraje forzoso

El operador no operará, en vuelo sobre agua, ningún avión con una configuración aprobada de más de 30 asientos para pasajeros, a una distancia que exceda de 120 minutos a velocidad de crucero, o 400 millas náuticas, la que sea menor, de un lugar adecuado en tierra para efectuar un aterrizaje de emergencia, a menos que el avión cumpla con los requisitos de amaraje forzoso que se prescriban en el código de aeronavegabilidad aplicable.

OPS 1.065

Transporte de armas y municiones de guerra

- a) El operador no transportará por aire armas de guerra ni municiones de guerra a menos que todos los Estados afectados hayan concedido su aprobación al efecto.
- b) El operador garantizará que las armas de guerra y municiones de guerra:
 - 1) Se ubiquen en un lugar del avión al que los pasajeros no pueden acceder durante el vuelo; y
 - 2) Si son armas de fuego, estén descargadas,a menos que, antes del inicio del vuelo, todos los Estados afectados hayan aprobado que se transporten las mencionadas armas de guerra y municiones de guerra en condiciones que difieran, total o parcialmente, de las que se indican en este subpárrafo.
- c) El operador garantizará que se notifiquen al comandante, antes del inicio del vuelo, los detalles y ubicación abordo del avión, de cualquier arma de guerra y munición de guerra que se pretenda transportar.

OPS 1.070

Transporte de armas y municiones para uso deportivo

- a) El operador tomará todas las medidas razonables para garantizar que se le informe de la intención de transportar por aire cualquier arma para uso deportivo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) El operador que acepte el transporte de armas para uso deportivo garantizará que:
- 1) Se ubiquen en un lugar del avión al que los pasajeros no puedan acceder durante el vuelo, a menos que la Autoridad haya determinado que el cumplimiento de este requisito no es posible, y haya aceptado la aplicación de otros procedimientos; y
 - 2) Si son armas de fuego, u otras armas que puedan llevar municiones, estén descargadas.
- c) Las municiones de las armas para uso deportivo se podrán transportar en el equipaje facturado de los pasajeros, con ciertas limitaciones, de acuerdo con las Instrucciones Técnicas definidas en el OPS 1.1150 a) 14). [Véase el OPS 1.1160 b) 5)].

OPS 1.075

Modo de transportar personas

El operador tomará todas las medidas razonables para garantizar que ninguna persona permanece en un lugar de un avión en vuelo que no haya sido concebido para el acomodo de personas, a no ser que el comandante permita el acceso temporal a alguna parte del avión:

- 1) Con objeto de tomar medidas necesarias para la seguridad del avión o de cualquier persona, animal o mercancía; o
- 2) En la que se transporte carga o suministros siempre que esté concebida para permitir el acceso a la misma de una persona durante el vuelo del avión.

OPS 1.080

Oferta de transportar por vía aérea mercancías peligrosas

Un operador tomará las medidas razonables para garantizar que ninguna persona ofrece o acepta transportar mercancías peligrosas por vía aérea a menos que dicha persona haya sido formada y la mercancía haya sido debidamente clasificada, documentada, certificada, descrita, empaquetada, marcada, etiquetada y esté en condiciones idóneas para su transporte, según requieren las Instrucciones técnicas.

OPS 1.085

Responsabilidades de la tripulación

- a) Los miembros de la tripulación serán responsables de la adecuada ejecución de sus funciones, siempre que:
- 1) Estén relacionadas con la seguridad del avión y sus ocupantes; y
 - 2) Estén especificadas en las instrucciones y procedimientos establecidos en el Manual de Operaciones;

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) Los miembros de la tripulación informarán:
- 1) Al comandante de cualquier incidente que haya puesto en peligro o pueda haber puesto en peligro la seguridad; o
 - 2) Haciendo uso del sistema de informe de incidentes del operador de acuerdo con el JAR-OPS 1.420. En estos casos se proporcionará una copia de dicho informe al comandante afectado;
- c) Los miembros de la tripulación no deben llevar a cabo funciones en un avión:
- 1) Mientras estén bajo los efectos de una droga que pueda afectar a sus facultades en detrimento de la seguridad;
 - 2) Después de haber buceado en profundidad, a menos que haya transcurrido un período de tiempo razonable;
 - 3) Después de haber donado sangre, a menos que haya transcurrido un período de tiempo razonable;
 - 4) Si tienen alguna duda de poder cumplir con las funciones asignadas; o
 - 5) Si saben o sospechan que están fatigados, o si se sienten incapacitados hasta el extremo de hacer peligrar el vuelo.
- d) Los miembros de la tripulación no deberán:
- 1) Consumir alcohol durante las 8 horas anteriores a la hora de presentación para el comienzo de la actividad aérea o del inicio de un período de imaginaria;
 - 2) Iniciar un período de actividad aérea con un nivel de alcohol en la sangre de más del 0,2 por mil;
 - 3) Consumir alcohol durante el período de actividad aérea o mientras estén en un período de imaginaria.
- e) El comandante:
- 1) Será responsable del manejo seguro del avión y de la seguridad de sus ocupantes durante el tiempo de vuelo;
 - 2) Tendrá autoridad para impartir las instrucciones que considere necesarias para garantizar la seguridad del avión y de las personas o bienes transportados en éste;
 - 3) Tendrá autoridad para hacer desembarcar a cualquier persona, o parte de la carga, que, en su opinión pueda representar un riesgo potencial para la seguridad del avión o de sus ocupantes;
- 1) Mientras estén bajo los efectos de una droga que la autoridad considere que pueda afectar a sus facultades en detrimento de la seguridad;
- Sin modificar
- 4) Si no se cumplen los requisitos médicos correspondientes, o si tienen alguna duda de poder cumplir con las funciones asignadas; o
- Sin modificar
- d) Un miembro de la tripulación se someterá a los requisitos apropiados relativos a consumo de alcohol establecidos por el operador y aceptables por la Autoridad, y que no serán menos restrictivos de lo siguiente:
- 1) No consumirá alcohol en las 8 horas anteriores a la hora de información especificada de la misión de vuelo o el comienzo de la espera;
 - 2) El nivel de alcohol en sangre no será superior al 0,2 por mil al inicio de un período de vuelo;
 - 3) No consumirá cantidad alguna de alcohol durante el vuelo ni durante el período de espera;
- Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 4) No permitirá que se transporte en el avión ninguna persona que parezca estar bajo los efectos de alcohol o drogas hasta el extremo que sea probable que peligre la seguridad del avión o de sus ocupantes;
- 5) Tendrá derecho a denegar el transporte de pasajeros que no hayan sido admitidos a un país, deportados o de personas en custodia, si su transporte plantea algún riesgo para la seguridad del avión o de sus ocupantes;
- 6) Se asegurará de que se ha informado a todos los pasajeros acerca de la localización de las salidas de emergencia, y de la ubicación y uso de los equipos de seguridad y emergencia pertinentes;
- 7) Garantizará que se cumplan todos los procedimientos operativos y listas de comprobación de acuerdo con el Manual de Operaciones;
- 8) No permitirá que ningún miembro de la tripulación lleve a cabo actividad alguna durante el despegue, ascenso inicial, aproximación final y aterrizaje, excepto las funciones que se requieran para la operación segura del avión;
- 9) No permitirá:
- i) Que se inutilice, apague o borre cualquier registrador de datos de vuelo durante el vuelo, ni permitirá que se borren los datos grabados después del vuelo, en el caso de un accidente o incidente que esté sujeto a notificación obligatoria;
 - ii) Que se desactive o desconecte la grabadora de voz de cabina durante el vuelo, a menos que estime que los datos registrados, que por lo demás se borrarían automáticamente, deben conservarse para investigación de un incidente o accidente, ni permitirá que se borren manualmente los datos grabados, bien durante el vuelo o después de éste en caso de accidente o incidente sujeto a notificación obligatoria;
- 10) Decidirá si acepta o rechaza un avión con elementos inoperativos permitidos por la CDL o MEL; y
- 11) Garantizará que se haya efectuado la inspección pre-vuelo.
- f) En una situación de emergencia que precise una decisión y acción inmediatas, el piloto al mando del avión tomará cualesquiera medidas que considere necesarias de acuerdo con las circunstancias; En tales casos podrá desviarse de las reglas, procedimientos operativos y métodos en beneficio de la seguridad.
- f) En una situación de emergencia que precise una decisión y acción inmediatas, el comandante del avión tomará cualesquiera medidas que considere necesarias de acuerdo con las circunstancias; En tales casos podrá desviarse de las reglas, procedimientos operativos y métodos en beneficio de la seguridad.

OPS 1.090

Sin modificar

Autoridad del comandante

El operador tomará todas las medidas razonables para garantizar que todas las personas que se transporten en un avión obedezcan todas las órdenes lícitas que dé el comandante con el fin de garantizar la seguridad del avión y de las personas o bienes que se transportan en el mismo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.100

Admisión a la cabina de vuelo

- a) El operador deberá garantizar que ninguna persona, que no sea miembro de la tripulación de vuelo asignado al mismo, sea admitida o transportada en la cabina de vuelo, a menos que sea:
- 1) Un miembro de la tripulación en servicio;
 - 2) Un representante de la Autoridad responsable de la certificación, concesión de licencias o inspección, si ello fuera necesario para cumplir con sus funciones oficiales; o
 - 3) Permitido su acceso y transportada de acuerdo con las instrucciones del Manual de Operaciones.
- b) El comandante garantizará que:
- 1) En beneficio de la seguridad, la admisión a la cabina de vuelo no cause distracciones y/o interfiera con la operación del vuelo; y
 - 2) Todas las personas que se transporten en la cabina de vuelo estén familiarizadas con los procedimientos pertinentes de seguridad.
- c) La decisión final sobre la admisión a la cabina de vuelo será responsabilidad del comandante.

OPS 1.105

Transporte no autorizado

El operador tomará todas las medidas razonables para asegurar que nadie se oculte, ni oculte carga, a bordo del avión.

OPS 1.110

Dispositivos electrónicos portátiles

El operador no permitirá que nadie use, y tomará las medidas razonables para asegurar que nadie use a bordo de un avión, dispositivos electrónicos portátiles que puedan afectar de forma negativa a la performance de los sistemas y equipos del avión.

OPS 1.115

Alcohol y drogas

El operador no permitirá que nadie acceda o permanezca en un avión y tomará las medidas razonables para asegurar que nadie acceda o permanezca en el avión cuando esté bajo los efectos del alcohol o drogas, hasta el extremo de que sea probable que peligre la seguridad del avión o de sus ocupantes.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.120

Riesgo para la seguridad

El operador tomará todas las medidas razonables para asegurar que ninguna persona se comporte, por acción u omisión, de forma temeraria o negligente de modo que:

- 1) Se ponga en peligro el avión o a las personas en él transportadas;
- 2) Se cause un peligro o permita que el avión ponga en peligro a personas o bienes.

OPS 1.125

Documentos de a bordo

a) El operador garantizará que se llevan a bordo, en cada vuelo, los siguientes documentos, o copias de los mismos:

- 1) Certificado de Registro de Matrícula;
- 2) Certificado de Aeronavegabilidad;
- 3) Certificado de niveles de ruido, en su caso;
- 4) Certificado de Operador Aéreo;
- 5) Licencia de Radio de la Aeronave, y
- 6) Certificado/s de Seguro de Responsabilidad a terceros.

b) Cada miembro de la tripulación de vuelo llevará en cada vuelo, una licencia válida con las habilitaciones requeridas para el tipo de vuelo.

c) Cada miembro de la tripulación de la cabina de vuelo llevará, en cada vuelo, una certificación válida de la competencia profesional que muestre las fechas y contenido de la formación recibida en consonancia con el tipo o variante de avión a manejar.

OPS 1.130

Sin modificar

Manuales a bordo

El operador garantizará que:

- 1) En cada vuelo se lleven a bordo las partes vigentes del Manual de Operaciones relativas a las responsabilidades de la tripulación,
- 2) Aquellas partes del Manual de Operaciones que se requieren para la conducción del vuelo, sean fácilmente accesibles para la tripulación, y
- 3) Se lleve a bordo el Manual de Vuelo vigente del avión, a menos que la Autoridad haya aceptado que el Manual de Operaciones prescrito en el OPS 1.1045, Apéndice 1, Parte B, contenga la información pertinente a ese avión.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.135

Información adicional y formularios a bordo

a) El operador garantizará que, además de los documentos y manuales prescritos en el JAR-OPS 1.125 y JAR-OPS 1.130, se lleve, en cada vuelo, la siguiente información y formularios, relativas al tipo y zona de operación:

- 1) Plan de Vuelo Operativo que contenga como mínimo la información requerida en el OPS 1.1060;
- 2) Registro Técnico del avión que contenga como mínimo la información requerida en el OPS 1.915 a);
- 3) Los datos del Plan de vuelo ATS cumplimentado.
- 4) Documentación NOTAM/AIS adecuada.
- 5) Información meteorológica adecuada;
- 6) Documentación de masa y centrado, de acuerdo con la Subparte J;
- 7) Notificación de categorías especiales de pasajeros, tales como personal de seguridad si no se consideran parte de la tripulación, personas con impedimentos, pasajeros no admitidos en un país, deportados y personas bajo custodia;
- 8) Notificación de la carga especial que incluya mercancías peligrosas e información por escrito al comandante según se prescribe en el OPS 1.1215 d);
- 9) Mapas y cartas vigentes y sus documentos asociados según se prescribe en el OPS 1.290 b) 7);
- 10) Cualquier otra documentación que pueda ser requerida por los Estados afectados por el vuelo, tales como manifiesto de carga, manifiesto de pasajeros, etc.; y
- 11) Formularios para cumplimentar los requisitos de información de la Autoridad y del operador.

b) La Autoridad puede permitir que la información detallada en el subpárrafo a) anterior, o parte de la misma, pueda ser presentada en un soporte distinto al papel. En cualquier caso se garantizará un estándar aceptable de acceso, uso y fiabilidad.

OPS 1.140

Información a conservar en tierra

a) El operador garantizará que:

Como mínimo durante cada vuelo o serie de vuelos;

- i) Se conserve en tierra la información relativa al vuelo y adecuada al tipo de operación; y

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- ii) La información sea mantenida hasta que haya sido duplicada en el lugar donde vaya a ser almacenada de acuerdo con el OPS 1.1065; o, si esto no fuera posible,
 - iii) Se lleve a bordo dicha información en un receptáculo ignífugo.
- b) La información que se cita en el subpárrafo a) anterior incluye:
- 1) Una copia del plan de vuelo operacional, si procede,
 - 2) Copias de las partes correspondientes del registro técnico del avión;
 - 3) Documentación NOTAM específica de la ruta, si el operador la ha publicado específicamente;
 - 4) Documentación sobre masa y centrado, si se requiere, (según el OPS 1.625); y
 - 5) Notificación de cargas especiales.

OPS 1.145

Potestad de inspeccionar

El operador garantizará que a toda persona autorizada por la Autoridad se le permita, en cualquier momento, acceder y volar en cualquier avión operado de acuerdo con un AOC emitido por esa Autoridad, y entrar y permanecer en la cabina de vuelo, teniendo en cuenta que el comandante puede rehusar el acceso a la misma si, en su opinión, por ello pudiera ponerse en peligro la seguridad del avión.

OPS 1.150

Presentación de documentación y registros

- a) El operador:
- 1) Permitirá el acceso de cualquier persona autorizada por la Autoridad a cualquier documento y registro que tenga relación con las operaciones de vuelo o mantenimiento; y
 - 2) Presentará todos los documentos y registros mencionados, en un plazo razonable, cuando lo solicite la Autoridad.
- b) El comandante presentará la documentación que se obliga a llevar a bordo, en un período de tiempo razonable, desde que le haya sido requerida por una persona autorizada por la Autoridad.

OPS 1.155

Conservación de documentos

El operador garantizará que:

- 1) Se conserve cualquier documento original o copia del mismo, que tenga la obligación de conservar durante un plazo requerido, aunque deje de ser el operador del avión; y

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 2) Cuando un tripulante, del que el operador ha llevado un registro de funciones en vuelo, y de períodos de actividad y descanso, pase a ser tripulante de otro operador, dicho registro esté disponible para el nuevo operador.

OPS 1.160

Conservación, presentación y utilización de grabaciones de los registradores de vueloa) *Conservación de grabaciones*

- 1) Después de un accidente el operador de un avión, que lleve un registrador de vuelo, conservará en la medida que sea posible, durante un período de 60 días, a menos que la autoridad investigadora ordene otra cosa, los datos originales grabados que tengan relación con ese accidente, tal y como estén en el registrador.
- 2) A no ser que previamente se haya dado un permiso por la Autoridad, después de un incidente sujeto a notificación obligatoria, el operador de un avión que lleve un registrador de vuelo conservará, en la medida que sea posible, durante un período de 60 días, a menos que la autoridad investigadora ordene otra cosa, los datos originales grabados que tengan relación con ese incidente, tal y como estén en el registrador.
- 3) Además, cuando la Autoridad lo requiera, el operador de un avión que lleve un registrador de vuelo, deberá conservar los datos originales grabados, durante un período de 60 días, a menos que la autoridad investigadora ordene otra cosa.
- 4) Cuando se requiera llevar a bordo de un avión un registrador de datos de vuelo, el operador deberá:
 - i) Conservar las grabaciones durante los períodos de tiempo de operación según se requiere en el OPS 1.715, 1.720 y 1.725 excepto que, para la realización de pruebas y mantenimiento de los registradores de datos de vuelo, podría borrarse hasta una hora de los datos más antiguos que se encuentren grabados en el momento de las pruebas; y
 - ii) Conservar un documento que presente la información que sea necesaria para recuperar y convertir los datos registrados en unidades técnicas de medida.

b) *Producción de grabaciones*

El operador de un avión que lleve registrador de datos de vuelo deberá presentar las grabaciones hechas por el mismo, tanto si está disponible como si ha sido preservado, en un período razonable de tiempo a partir de la solicitud de la Autoridad.

PROPUESTA INICIAL

c) *Utilización de grabaciones*

- 1) Las grabaciones del registrador de voz de cabina de vuelo, no pueden ser utilizadas para fines distintos de la investigación de accidentes o incidentes que estén sujetos a notificación obligatoria, a menos que todos los miembros de la tripulación afectada hayan dado su consentimiento.
- 2) Las grabaciones del registrador de datos de vuelo no pueden ser utilizadas para ningún fin distinto de la investigación de accidentes o incidentes sujetos a notificación obligatoria, excepto cuando las mencionadas grabaciones:
 - i) Se utilicen por el operador exclusivamente para fines de aeronavegabilidad o mantenimiento; o
 - ii) Se eliminen los datos de identificación; o
 - iii) Se divulguen con arreglo a procedimientos seguros.

OPS 1.165

Arrendamientoa) *Terminología*

Los términos que se utilizan en este párrafo tienen el siguiente significado:

- 1) Arrendamiento en seco (dry lease)— Cuando el avión arrendado sea operado bajo el AOC del arrendatario.
- 2) Arrendamiento en mojado (wet lease)— Cuando el avión arrendado sea operado bajo el AOC del arrendador.

b) *Arrendamiento de aviones entre operadores*

- 1) Terminología: Un operador de EM que proporciona un avión y tripulación completa a otro operador de EM, manteniendo todas las funciones y responsabilidades que se indican en la Subparte C, continuará siendo el operador del avión.
- 2) Otros arrendamientos a excepción del arrendamiento en mojado.
 - i) Un operador de EM que utilice un avión o lo proporcione a otro operador de EM, deberá obtener la previa aprobación de la operación de su respectiva Autoridad, excepto lo dispuesto en el anterior subpárrafo b)1). Cualquier condición que forme parte de la aprobación deberá ser incluida en el contrato de arrendamiento.
 - ii) Exceptuando aquellos contratos de arrendamiento relativos a un avión y una tripulación completa en los que no se transfieren funciones y responsabilidades, las cláusulas de los contratos de arrendamiento que sean aprobadas por la Autoridad se deben considerar, con respecto al avión arrendado, variaciones del AOC con arreglo al cual los vuelos vayan a ser operados.

PROPUESTA MODIFICADA

El operador de un avión en el que se lleva un registrador de vuelo no podrá:

- 1) utilizar el registrador de voz para fines distintos a la investigación de un accidente o incidente sujetos a información obligatoria, excepto con el consentimiento de todos los miembros de la tripulación en cuestión; y
- 2) Utilizar las grabaciones del registrador de datos de vuelo para fines distintos que la investigación de un accidente o incidente sujetos a información obligatoria, excepto cuando estas grabaciones:
 - i) las utilice el operador para fines de aeronavegabilidad o mantenimiento únicamente; o bien
 - ii) estén desidentificadas; o bien
 - iii) se revelen de acuerdo con procedimientos de seguridad.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

c) *Arrendamiento de aviones entre un operador de EM y cualquier otra entidad distinta de otro operador.*

1) Arrendamiento en seco

i) Un operador de EM no arrendará en seco un avión a una entidad distinta de un operador de EM, a menos que lo apruebe la Autoridad. Cualquier condición que forme parte de la aprobación deberá ser incluida en el contrato de arrendamiento.

ii) El operador de EM garantizará, con respecto a los aviones en régimen de arrendamiento en seco, que se notifiquen y sean aceptables a la Autoridad todas las diferencias con los requisitos establecidos en las Subpartes K, L y/o el JAR 26.

2) Arrendamiento en mojado

i) Un operador de EM no arrendará un avión en mojado a ninguna entidad que no sea un operador de EM sin la aprobación de la Autoridad.

ii) El operador de EM garantizará, respecto a los aviones que arriende en mojado que:

A) Las normas de seguridad del arrendador con respecto al mantenimiento y operación sean equivalentes a las JAR;

B) El arrendador es un operador titular de un AOC emitido por un Estado que ha suscrito el Convenio de Chicago;

C) El avión tenga un Certificado de Aeronavegabilidad normal, emitido de acuerdo con el Anexo 8 de OACI; y

D) Se cumpla cualquier requisito comunitario que la Autoridad del arrendatario haya hecho aplicable.

3) Cesión de arrendamiento en seco

Un operador de EM podrá arrendar un avión en seco para transporte aéreo comercial a cualquier operador de un Estado que sea signatario del Convenio de Chicago, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

A) La Autoridad haya eximido al operador del EM de las disposiciones pertinentes del OPS Parte 1, y se haya excluido al avión de su AOC una vez que la Autoridad del otro Estado haya aceptado por escrito la responsabilidad de supervisar el mantenimiento y operación del avión(es); y

B) Se mantenga el avión de acuerdo con un programa aprobado de mantenimiento.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

4) Arrendamiento en mojado

Un operador de EM que arriende un avión y tripulación completa a otra entidad conservando todas las funciones y responsabilidades que se indican en la Subparte C, seguirá siendo el operador del avión.

SUBPARTE C

CERTIFICACIÓN Y SUPERVISIÓN DEL OPERADOR

OPS 1.175

Reglas generales para la Certificación del Operador Aéreo

Nota 1: El Apéndice 1 de este párrafo especifica el contenido y condiciones del AOC.

Nota 2: El Apéndice 2 de este párrafo especifica los requisitos de gestión y organización.

- a) Un operador no operará un avión con el propósito de realizar transporte aéreo comercial si no es bajo un Certificado de Operador Aéreo (AOC) y de acuerdo con los términos y condiciones del mismo.
 - b) El solicitante de un AOC, o de una variación del mismo, permitirá a la Autoridad examinar todos los aspectos relativos a la seguridad de la operación propuesta.
 - c) El solicitante de un AOC:
 - 1) No debe ser titular de un AOC emitido por otra Autoridad, a menos que se apruebe específicamente por las Autoridades afectadas;
 - 2) Debe tener la sede principal de su empresa y, en su caso, la oficina registrada en el Estado responsable de la emisión del AOC;
 - 3) Debe demostrar a satisfacción de la Autoridad de que es capaz de llevar a cabo operaciones seguras.
 - d) Si un operador tiene registrado un avión en varios Estados Miembros, se tomarán las medidas adecuadas para asegurar que la supervisión de seguridad se lleva a cabo de manera centralizada por la autoridad emisora de la AOC.
 - e) A fin de verificar el cumplimiento continuado del JAR-OPS, el operador garantizará el acceso de la Autoridad, tanto a su organización como a sus aviones y con respecto al mantenimiento, a cualquier organización JAR-145 asociada.
- e) A fin de verificar el cumplimiento continuado del JAR-OPS 1, el operador garantizará el acceso de la Autoridad, tanto a su organización como a sus aviones y con respecto al mantenimiento, a cualquier organización JAR-145 asociada.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- f) Cuando la Autoridad esté convencida de que un operador no puede mantener operaciones seguras, el AOC será variado, suspendido o revocado.
- g) El operador debe disponer de una estructura de gestión capaz de ejercer el control operativo y la supervisión de cualquier vuelo que se opere con arreglo a las disposiciones de su AOC.
- h) El operador debe nombrar un gerente responsable, que sea aceptable a la Autoridad, con autoridad corporativa, para que todas las operaciones y actividades de mantenimiento puedan ser financiadas y realizadas de acuerdo con el estándar requerido por la Autoridad.
- i) El operador debe nombrar responsables, aceptables para la Autoridad, de las siguientes áreas:
- 1) Operaciones de vuelo;
 - 2) Sistema de mantenimiento;
 - 3) Entrenamiento de tripulaciones;
 - 4) Operaciones de tierra.
- j) El operador debe garantizar que cada vuelo se lleve a cabo de acuerdo con el Manual de Operaciones.
- k) El operador debe disponer de los medios adecuados para garantizar la asistencia en tierra con seguridad a sus vuelos.
- l) El operador debe garantizar que sus aviones estén equipados y sus tripulaciones cualificadas, según sea requerido, para cada zona y tipo de operación.
- m) El operador debe cumplir los requisitos de mantenimiento, de acuerdo con la Subparte M, para todos los aviones operados bajo los términos de su AOC.
- n) El operador debe facilitar a la Autoridad una copia de su Manual de Operaciones, según se especifica en la Subparte P, así como de todas sus modificaciones y revisiones.
- o) El operador debe mantener medios de apoyo operativo adecuados para el área y tipo de operación en la base principal de operaciones.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.180

Emisión, variación y continuidad de la validez de un AOC

a) No se emitirá o variará un AOC a un operador, y éste no continuará siendo válido, a menos que:

1) Los aviones que se operen tengan un Certificado de Aeronavegabilidad normal que se haya emitido de acuerdo con el Anexo 8 de OACI por un Estado Miembro.

2) El sistema de mantenimiento haya sido aprobado por la Autoridad de acuerdo con la Subparte M; y

3) Haya demostrado a satisfacción de la Autoridad que es capaz de:

i) Establecer y mantener una organización adecuada;

ii) Establecer y mantener un sistema de calidad de acuerdo con el OPS 1.035;

iii) Cumplir los programas de entrenamiento requeridos;

iv) Cumplir los requisitos de mantenimiento, de acuerdo con el tipo y alcance de las operaciones que se especifiquen, incluyendo los establecidos en el OPS 1.175 g) a o); y

v) Cumplir el JAR-OPS 1.175.

b) No obstante lo previsto en el OPS 1.185 f), el operador debe notificar a la Autoridad, tan pronto como sea posible, cualquier cambio de la información presentada de acuerdo con el OPS 1.185 a) posterior.

c) Si no se ha demostrado, a satisfacción de la Autoridad, el cumplimiento con los requisitos del subpárrafo a) anterior, la Autoridad podrá requerir la realización de uno o más vuelos de demostración, operados como si se tratara de vuelos de transporte aéreo comercial.

1) Los aviones que se operen hayan sido certificados de acuerdo con los requisitos correspondientes.

Sin modificar

OPS 1.185

Requisitos administrativos

a) El operador garantizará que en la solicitud inicial de un AOC, y en la de cualquier variación o renovación del mismo, se incluya la siguiente información:

1) El nombre oficial y razón social, dirección y dirección postal del solicitante;

2) Una descripción de la operación propuesta;

3) Una descripción de la estructura organizativa;

4) El nombre del gerente responsable;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 5) Los nombres de los responsables de los principales cargos, que incluya a los de operaciones de vuelo, sistema de mantenimiento, entrenamiento de tripulaciones y operaciones de tierra, junto con sus cualificaciones y experiencia; y
- 6) El Manual de Operaciones.
- b) Con respecto exclusivamente al sistema de mantenimiento del operador, se incluirá en la solicitud inicial de un AOC y de cualquier variación o renovación del mismo y para cada tipo de avión que se vaya a operar la siguiente información:
- 1) Exposición de la organización de mantenimiento;
- 2) El programa de mantenimiento de los aviones del operador;
- 3) El Registro Técnico del avión;
- 4) En su caso, las especificaciones técnicas de los contratos de mantenimiento entre el operador y cualquier organización de mantenimiento aprobada de acuerdo con JAR-145;
- 5) El número de aviones;
- c) La solicitud de emisión inicial de un AOC se debe presentar con una antelación mínima de 90 días a la fecha prevista de operación, salvo el Manual de Operaciones que se podrá presentar más tarde, pero como mínimo 60 días antes de dicha fecha.
- d) La solicitud de variación de un AOC se debe presentar como mínimo 30 días antes de la fecha prevista de operación, salvo que se acuerde otra cosa.
- e) La solicitud de renovación de un AOC se debe presentar como mínimo 30 días antes del fin del actual período de validez, salvo que se acuerde otra cosa.
- f) Se debe notificar a la Autoridad con una antelación mínima de 10 días, la propuesta de cambio del responsable de cualquiera de los puestos, excepto cuando se den circunstancias excepcionales.

1) Exposición de la organización de mantenimiento del operador;

Sin modificar

Apéndice 1 de OPS 1.175

Contenido y condiciones del Certificado de Operador Aéreo (AOC)

Un AOC especificará:

- a) Nombre y localización del operador (sede social);
- b) Fecha de emisión y período de validez;
- c) Descripción del tipo de operaciones autorizadas;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- d) Tipo/s de avión/es autorizados;
- e) Matrícula de los aviones autorizados, excepto si el operador puede obtener la aprobación de un sistema para informar a la Autoridad de las matrículas de los aviones operados bajo su AOC;
- f) Áreas autorizadas de operación;
- g) Limitaciones especiales; y
- h) Autorizaciones/aprobaciones especiales, como por ejemplo:
- CAT II/CAT III (incluyendo los mínimos aprobados)
 - (MNPS) Especificaciones mínimas de performance de navegación
 - (ETOPS) Operación de radio amplio de aviones bimotor
 - (RNAV) Navegación de área
 - (RVSM) Mínimos de separación vertical reducida
 - Transporte de Mercancías Peligrosas.

*Apéndice 2 de OPS 1.175***Gestión y organización del titular de un AOC**a) *Generalidades*

- 1) El operador debe tener una estructura de gestión solvente y eficaz para garantizar la ejecución de las operaciones aéreas con seguridad. Los responsables titulares de un puesto deben tener una competencia demostrada en aviación civil.
- 2) A los efectos de este Apéndice, "competencia" significa que una persona debe tener cualificaciones técnicas y experiencia de gestión aceptables para la Autoridad, según corresponda.

b) *Responsables titulares de los puestos*

- 1) El Manual de Operaciones debe contener los nombres de los responsables designados y una descripción de sus funciones y responsabilidades. Se debe comunicar a la Autoridad por escrito cualquier cambio que se haya hecho o se pretenda realizar en relación con sus nombramientos o funciones.
- 2) El operador debe tomar las medidas oportunas que garanticen la continuidad de las funciones de supervisión en ausencia de los responsables designados.
- 3) El operador debe demostrar a satisfacción de la Autoridad que la estructura de gestión es adecuada y que se corresponde con la red que opera y la magnitud de la operación.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 4) Una persona designada como responsable por el titular de un AOC, no puede ser designada como responsable de otro AOC, a menos que sea aceptable para la Autoridad. Los responsables designados para un puesto deben ser contratados para que trabajen durante un número suficiente de horas que les permita cumplir todas las funciones de gestión de acuerdo con el tamaño y alcance del negocio del operador.
- 5) Una persona podrá ser responsable de más de un área, si es aceptable para la Autoridad.

Nota: Los requisitos para el nombramiento del responsable del sistema de mantenimiento, de acuerdo con el OPS 1.175 i) 2) se establecen en el OPS 1.895.

c) *Idoneidad y supervisión de personal*

1) Miembros de la tripulación

El operador debe contratar un número suficiente de tripulantes de vuelo y de cabina de pasajeros para la operación prevista, que se hayan entrenado y verificado, según corresponda, de acuerdo con la Subparte N y O.

2) Personal de tierra

- i) La plantilla del personal de tierra dependerá de la naturaleza y de la magnitud de las operaciones. En particular los departamentos de operaciones y asistencia en tierra, deben estar dotados de personal entrenado y con un minucioso conocimiento de sus responsabilidades en la organización.
- ii) Un operador que contrate a otras organizaciones para prestar determinados servicios, seguirá siendo responsable del cumplimiento de los estándares adecuados. En estas circunstancias, será obligación de uno de los responsables garantizar que cualquier contratista cumpla los estándares requeridos.

3) Supervisión

- i) El número de supervisores que se designará dependerá de la estructura del operador y del número de personas contratadas. Deben estar definidas sus funciones y responsabilidades, y se planificarán sus actividades de vuelo para que puedan desempeñar las responsabilidades de supervisión.
- ii) La supervisión de los tripulantes deben llevarla a cabo personas con experiencia y cualidades suficientes para garantizar el cumplimiento de los estándares especificados en el Manual de Operaciones.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

d) *Instalaciones para el personal*

- 1) El operador debe garantizar que el espacio de trabajo disponible en cada base de operaciones es suficiente para el personal que tiene relación con la seguridad de las operaciones de vuelo. Se deberán considerar las necesidades del personal de tierra que tiene relación con el control operacional, el archivo y la presentación de registros esenciales, así como la planificación de vuelos por parte de las tripulaciones.
- 2) Los servicios de oficina deben ser capaces de repartir sin demora las instrucciones operativas u otra información a todas las personas afectadas.

e) *Documentación*

El operador debe realizar los acuerdos necesarios para la elaboración de manuales, su enmienda y otra documentación.

SUBPARTE D

LOS PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

OPS 1.195

Control Operacional y Supervisión

El operador ejercerá el control operacional y establecerá y mantendrá un método, aprobado por la Autoridad, de supervisión de las operaciones de vuelo.

OPS 1.200

Manual de Operaciones

El operador proporcionará un Manual de Operaciones, elaborado de acuerdo con la Subparte P, para uso y guía del personal de operaciones.

OPS 1.205

Competencia del personal de operaciones

El operador garantizará que todo el personal asignado o que tenga una participación directa en las operaciones de tierra y de vuelo esté debidamente instruido, haya demostrado su capacidad para desempeñar sus funciones particulares, conozca sus responsabilidades y la relación de sus obligaciones con la operación en su conjunto.

OPS 1.210

Definición de los procedimientos

- a) El operador establecerá procedimientos e instrucciones, para cada tipo de avión, que incluyan las funciones del personal de tierra y de los tripulantes, para todo tipo de operaciones en tierra y en vuelo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) El operador establecerá un sistema de listas de comprobación para uso de los miembros de la tripulación en todas las fases de operación del avión, en condiciones normales, anormales y de emergencia, según el caso, a fin de garantizar que se sigan los procedimientos del Manual de Operaciones.
- c) El operador no requerirá a ningún miembro de la tripulación que realice cualquier actividad durante las fases críticas del vuelo que no sean las requeridas para la operación segura del avión.

OPS 1.215

Utilización de los Servicios de Tránsito Aéreo

El operador garantizará que se utilicen los Servicios de Tránsito Aéreo, en todos los vuelos en los que estén disponibles.

OPS 1.220

Autorización de Aeródromos por el Operador

El operador sólo autorizará el uso de aeródromos que sean adecuados a los tipos de avión y operación pertinentes.

OPS 1.225

Mínimos de Operación de Aeródromo

- a) El operador establecerá los mínimos de operación de aeródromo, de acuerdo con el OPS 1.430, para cada aeródromo de salida, destino o alternativo cuya utilización se autorice de acuerdo con el OPS 1.220.
- b) Estas condiciones mínimas deben tener en cuenta cualquier aumento de los valores especificados impuesto por la Autoridad.
- c) Los mínimos para un tipo específico de procedimiento de aproximación y aterrizaje se consideran aplicables si:
- 1) Están operativos los equipos de tierra que aparecen en la carta correspondiente, requeridos para el procedimiento previsto;
 - 2) Están operativos los sistemas del avión requeridos para el tipo de aproximación;
 - 3) Se cumplen los criterios requeridos de performance del avión;
 - 4) La tripulación tiene las cualificaciones correspondientes.

- b) Cualquier incremento impuesto por la Autoridad deberá añadirse a los mínimos especificados de acuerdo con el subpárrafo a) anterior.

Sin modificar

OPS 1.230

Procedimientos de salida y aproximación por instrumentos

- a) El operador garantizará que se utilizan los procedimientos de salida y aproximación por instrumentos que haya establecido el Estado donde esté situado el aeródromo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) No obstante el anterior subpárrafo a), el comandante podrá aceptar una autorización ATC para desviarse de una ruta de salida o llegada publicada, siempre que se cumplan los criterios de franqueamiento de obstáculos y se tengan plenamente en cuenta las condiciones operativas. La aproximación final se debe volar visualmente o de acuerdo con el procedimiento establecido de aproximación por instrumentos.
- c) El operador sólo pondrá en práctica procedimientos distintos de aquellos cuya utilización se requiere en el subpárrafo a) anterior, si han sido aprobados por el Estado donde está situado el aeródromo, si fuera necesario y si han sido aceptados por la Autoridad.

OPS 1.235

Reducción de ruidos

- a) El operador establecerá procedimientos operacionales de atenuación de ruido durante las operaciones de vuelo por instrumentos que cumplan con el PANS OPS Volumen I (OACI Doc 8168-OPS/611).
- b) Los procedimientos de atenuación de ruido durante la subida de despegue que especifique el operador para un tipo determinado de avión, deberían ser los mismos para todos los aeródromos.

OPS 1.240

Rutas y áreas de operación

- a) El operador garantizará que sólo se lleven a cabo operaciones en las rutas o áreas para las que:
- 1) Se disponga de instalaciones y servicios en tierra, adecuados para la operación prevista, incluyendo servicios meteorológicos;
 - 2) La performance del avión cuya utilización esté prevista, sea adecuada para cumplir los requisitos de altitud mínima de vuelo;
 - 3) El equipamiento del avión cuya utilización esté prevista, cumpla los requisitos mínimos para esa operación;
 - 4) Se disponga de mapas y cartas adecuadas [Véase el OPS 1.135 a)9)];
 - 5) En el caso de que se utilicen aviones bimotores, se disponga de aeródromos adecuados dentro de las limitaciones de tiempo/distancia del OPS 1.245.
 - 6) Si se utilizan aviones monomotores, se disponga de superficies que permitan la ejecución de un aterrizaje forzoso de emergencia.
- b) El operador garantizará que se lleven a cabo las operaciones de acuerdo con cualquier restricción que haya impuesto la Autoridad en cuanto a las rutas o áreas de operación.

OPS 1.241

Operación en un espacio aéreo definido en condiciones mínimas de separación vertical reducidas (RVSM)

El operador no operará un avión en partes definidas del espacio aéreo donde basado en acuerdos regionales de navegación aérea se aplique una separación vertical mínima de 300 m (1 000 pies), a no ser que esté aprobado por la Autoridad (Aprobación RVSM). (Véase también OPS 1.872).

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.243

Operación en áreas con requisitos de navegación específicos

El operador no operará un avión en zonas definidas, o en partes definidas del espacio aéreo, donde en razón de acuerdos regionales de navegación aérea se apliquen especificaciones mínimas de navegación, a no ser que esté aprobado por la Autoridad (Aprobación MNPS/RNP/RNAV). [Véase también OPS 1.865 c)2) y OPS 1.870].

OPS 1.245

Distancia máxima desde un aeródromo adecuado para aviones bimotor sin aprobación ETOPS

a) A no ser que esté aprobado específicamente por la Autoridad de acuerdo con el OPS 1.246 a) (Aprobación ETOPS) el operador no operará un avión bimotor, en una ruta donde la separación en algún punto de la misma con respecto a un aeródromo adecuado sea superior a, en el caso de:

1) Aviones de Clase A con:

i) Una configuración máxima aprobada de 20 o mas asientos para pasajeros; o bien

ii) Una masa máxima al despegue de 45,360 kg o superior,

una distancia recorrida en 60 minutos a velocidad de crucero con un motor sin funcionar, determinada de acuerdo con el subpárrafo b) siguiente;

2) Aviones de Clases B o C:

i) La distancia recorrida en 120 minutos de vuelo a la velocidad de crucero con un motor sin funcionar, determinada de acuerdo con el subpárrafo b) siguiente; o bien

ii) 300 millas náuticas,

el que sea menor

b) El operador determinará la velocidad para el cálculo de la distancia máxima a un aeródromo adecuado para cada tipo o variante de avión bimotor operado, sin exceder la V_{MO} , sobre la base de la velocidad verdadera que el avión puede mantener con un motor sin funcionar en las siguientes condiciones:

1) Atmósfera estándar internacional (ISA);

2) Nivel de vuelo:

i) Para aviones turbo reactores a:

A) FL 170; o bien

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

B) El nivel de vuelo máximo que el avión pueda alcanzar y mantener con un motor sin funcionar, usando el máximo régimen de ascenso especificado en el Manual de Vuelo del avión,

el que sea menor

ii) Para aviones de hélice a:

A) FL 80; o bien

B) El nivel de vuelo máximo que el avión pueda alcanzar y mantener con un motor sin funcionar, usando el máximo régimen de ascenso especificado en el Manual de Vuelo del avión,

el que sea menor

3) Potencia/Empuje máxima/o continua/o en el motor en funcionamiento;

4) Una masa del avión no inferior a la resultante de:

i) Despegue al nivel del mar con la masa máxima de despegue; y

ii) Subida con todos los motores en funcionamiento a la altitud óptima de crucero de largo alcance; y

iii) Volar a velocidad de crucero de largo alcance a esa altitud con todos los motores en funcionamiento,

hasta que el tiempo transcurrido desde el despegue sea igual al umbral aplicable prescrito en el subpárrafo a) anterior.

c) El operador debe garantizar que los datos siguientes, específicos para cada tipo o variante de avión, estén incluidos en el Manual de Operaciones:

1) La velocidad de crucero con un motor sin funcionar, determinada de acuerdo con el subpárrafo b) anterior; y

2) La distancia máxima a un aeródromo adecuado determinada de acuerdo con los subpárrafos a) y b) anteriores.

Nota: Las velocidades y altitudes (niveles de vuelo) especificados anteriormente se entiende que serán empleadas únicamente para establecer la distancia máxima desde un aeródromo adecuado.

OPS 1.246

Operación de alcance extendido con aviones bimotores (ETOPS)

a) Un operador no llevará a cabo operaciones por encima de la distancia umbral determinada de conformidad con OPS 1.245, a menos que cuente con la aprobación de la Autoridad (aprobación ETOPS).

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) El operador garantizará antes de efectuar un vuelo ETOPS, que haya un aeródromo ETOPS alternativo en ruta adecuado y disponible, dentro del tiempo aprobado de desviación o del tiempo de desviación basado en el estado de operatividad del avión, generado por la MEL, el que sea menor. [Véase también OPS 1.895 d)].

OPS 1.250

Establecimiento de altitudes mínimas de vuelo

- a) El operador establecerá altitudes mínimas de vuelo, y métodos para determinarlas, en todos los segmentos de ruta que se vuelen, teniendo en cuenta la separación requerida sobre el terreno, de acuerdo con lo establecido en las Subpartes F a I.
- b) Cada método utilizado para establecer las altitudes mínimas de vuelo deberá ser aprobado por la Autoridad.
- c) Cuando las altitudes mínimas de vuelo establecidas por los Estados que se sobrevuelen sean más altas que las del operador, se aplicarán los valores más altos.
- d) El operador tendrá en cuenta los siguientes factores cuando establezca las altitudes mínimas de vuelo:
- 1) La precisión con que se pueda determinar la posición del avión;
 - 2) Las imprecisiones probables de las indicaciones de los altímetros;
 - 3) Las características del terreno (p. e., cambios bruscos en la elevación) a lo largo de las rutas o en las áreas donde se lleven a cabo las operaciones.
 - 4) La probabilidad de encontrar condiciones meteorológicas desfavorables (p. e., turbulencia severa, corrientes de aire descendentes); y
 - 5) Imprecisiones posibles en las cartas aeronáuticas.
- e) En el cumplimiento de los requisitos que se indican en el subpárrafo d) anterior, se tomará en consideración:
- 1) Correcciones de los valores estándar por las variaciones en la temperatura y presión;
 - 2) Los requisitos ATC; y
 - 3) Cualquier contingencia a lo largo de la ruta prevista.

OPS 1.255

Política de combustible

- a) El operador establecerá una política de combustible a los efectos de la planificación del vuelo y replanificación en vuelo, para asegurar que cada vuelo lleve suficiente combustible para la operación prevista y reservas para cubrir las desviaciones de la operación planificada.

- 3) Cualquier contingencia previsible a lo largo de la ruta prevista.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

b) El operador garantizará que la planificación de los vuelos se basa exclusivamente en:

- 1) Procedimientos y datos contenidos o derivados del Manual de Operaciones, o los datos específicos vigentes del avión; y
- 2) Las condiciones operativas bajo las que se realizará el vuelo, incluyendo:
 - i) Datos reales sobre el consumo de combustible del avión;
 - ii) Masas previstas;
 - iii) Condiciones meteorológicas previstas; y
 - iv) Los procedimientos y restricciones de los Servicios de Tránsito Aéreo.

c) El operador garantizará que el cálculo pre-vuelo del combustible utilizable requerido para un vuelo, incluya:

- 1) Combustible para el rodaje;
- 2) Combustible para el vuelo;
- 3) Combustible de reserva consistente en:
 - i) Combustible para contingencias;
 - ii) Combustible para destinos alternativos, si se requieren. (Esto no excluye la selección del aeródromo de salida como el alternativo de destino);
 - iii) Combustible de reserva final; y
 - iv) Combustible adicional, si lo requiere el tipo de operación (p. e., ETOPS); y
- 4) Combustible adicional si lo requiere el comandante.

d) El operador garantizará que los procedimientos de replanificación en vuelo, para el cálculo del combustible utilizable requerido, cuando un vuelo deba proceder por una ruta o a un destino distinto del que se planificó inicialmente, incluyan:

- 1) Combustible para el trayecto que resta del vuelo;
- 2) Combustible de reserva consistente en:
 - i) Combustible para contingencias;
 - ii) Combustible para una ruta alternativa, si es precisa (Esto no excluye la selección del aeródromo de salida como el alternativo de destino);
 - iii) Combustible de reserva final; y
 - iv) Combustible adicional, si lo requiere el tipo de operación (p. e., ETOPS); y
- 3) Combustible adicional si lo requiere el comandante.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.260

Transporte de Personas con Movilidad Reducida

- a) El operador establecerá procedimientos para el transporte de Personas con Movilidad Reducida (PRM).
- b) El operador garantizará que a las PRM no se les asignen, ni ocupen asientos en los que su presencia podría:
 - 1) Impedir a la tripulación el cumplimiento de sus funciones;
 - 2) Obstruir el acceso a los equipos de emergencia; o
 - 3) Impedir la evacuación del avión en caso de emergencia.
- c) Debe notificarse al comandante cuando se vaya a transportar PRM.

OPS 1.265

Transporte de pasajeros no admitidos en un país, deportados o personas en custodia

El operador establecerá procedimientos para el transporte de pasajeros no admitidos en un país, deportados o personas en custodia para garantizar la seguridad del avión y sus ocupantes. Se debe notificar al comandante cuando se vayan a embarcar estas personas.

OPS 1.270

Estiba de equipaje y carga

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.045)

- a) El operador establecerá procedimientos para asegurar que sólo se lleve a bordo de un avión e introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura.
- b) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todo el equipaje y carga a bordo que pueda causar lesiones o daños, u obstruir los pasillos y salidas si se desplaza, se coloca en lugares concebidos para evitar desplazamientos.

OPS 1.280

Asignación de asientos de pasajeros

El operador establecerá procedimientos para garantizar que los pasajeros estén sentados de forma que, en el caso de que fuera necesaria una evacuación de emergencia, puedan colaborar mejor en la evacuación del avión y no dificultarla.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.285

Instrucciones para pasajeros

El operador garantizará que:

a) *Generalidades*

- 1) Se den instrucciones verbales a los pasajeros relativas a la seguridad, que se podrán ofrecer en su totalidad o en parte mediante una presentación audiovisual.
- 2) Los pasajeros dispongan de una tarjeta con instrucciones de seguridad, donde se indique mediante pictogramas la operación de los equipos de emergencia y salidas que pudiera utilizar.

b) *Antes del despegue*

- 1) Se informe, si procede, a los pasajeros sobre los siguientes aspectos:
 - i) Las normas sobre consumo de tabaco;
 - ii) Que el asiento debe estar en posición vertical y la bandeja plegada;
 - iii) Situación de las salidas de emergencia;
 - iv) Situación y modo de empleo de las señales de suelo que indican el camino de evacuación más próximo;
 - v) Estiba del equipaje de mano;
 - vi) Restricciones en el uso de dispositivos electrónicos portátiles;
y
 - vii) Situación y contenido de la tarjeta con instrucciones de seguridad;

y,

- 2) Que los pasajeros reciban una demostración de lo siguiente:
 - i) Empleo de los cinturones y/o arneses de seguridad, incluyendo el modo de cierre y apertura;
 - ii) Situación y modo de empleo del equipo de oxígeno, si se requiere (Véase el OPS 1.770 y OPS 1.775). También se darán instrucciones a los pasajeros para que apaguen sus cigarrillos cuando se esté utilizando oxígeno; y
 - iii) Situación y modo de empleo de los chalecos salvavidas si son requeridos (Véase OPS 1.825).

c) *Después del despegue*

Se recuerde, si procede, a los pasajeros lo siguiente:

- i) Las normas sobre consumo de tabaco; y
- ii) La utilización de cinturones y/o arneses de seguridad.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

d) *Antes del aterrizaje*

Se recuerde, si procede, a los pasajeros lo siguiente:

- i) Las normas sobre consumo de tabaco;
- ii) La utilización de cinturones y/o arneses de seguridad;
- iii) Que el asiento debe estar en posición vertical y la bandeja plegada;
- iv) La re-estiba del equipaje de mano; y
- v) Las restricciones sobre el uso de dispositivos electrónicos portátiles.

e) *Después del aterrizaje*

Se recuerde a los pasajeros lo siguiente:

- i) Las normas sobre consumo de tabaco; y
- ii) La utilización de cinturones y/o arneses de seguridad.

f) En una emergencia durante el vuelo, se darán instrucciones a los pasajeros sobre la actuación adecuada a las circunstancias de cada emergencia.

OPS 1.290

Preparación del vuelo

- a) El operador garantizará, que para cada vuelo previsto, se ha cumplimentado un plan operacional de vuelo.
- b) El comandante no iniciará un vuelo a menos que esté convencido de que:
 - 1) El avión está en condiciones de navegar;
 - 2) La configuración del avión cumple con la lista de desviación de configuración (CDL);
 - 3) Se dispone de los instrumentos y equipos requeridos para el vuelo, de acuerdo con las Subpartes K y L;
 - 4) Los instrumentos y equipos, salvo lo dispuesto en la MEL, están en condiciones operativas;
 - 5) Están disponibles aquellas partes del Manual de Operaciones requeridas para la realización del vuelo;
 - 6) Se encuentran a bordo los documentos, información adicional y formularios cuya disponibilidad sea requerida en el OPS 1.125 y el OPS 1.135;
 - 7) Se dispone de mapas, cartas y documentos asociados, o datos equivalentes, vigentes, que cubran la operación prevista del avión incluyendo cualquier desviación que se pueda esperar razonablemente;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 8) Las instalaciones y servicios de tierra que se requieren para el vuelo planificado estén disponibles y sean adecuadas;
- 9) Se puedan cumplir, en el vuelo planificado, las disposiciones que se especifican en el Manual de Operaciones con respecto a los requisitos de combustible, aceite y oxígeno, altitudes mínimas de seguridad, mínimos de operación de aeródromo y la disponibilidad de aeródromos alternativos cuando se requieran;
- 10) La carga está distribuida correctamente y fijada de forma segura;
- 11) La masa del avión, al inicio de la carrera de despegue, será tal que se podrá llevar a cabo el vuelo de acuerdo con las Subpartes F a I, según sea aplicable; y
- 12) Se podrá cumplir con cualquier limitación operativa además de las que se indican en los anteriores subpárrafos 9 y 11.

OPS 1.295

Selección de aeródromos

- a) Al planificar un vuelo, el operador establecerá procedimientos para la selección de aeródromos de destino y/o alternativos de acuerdo con el OPS 1.220.
- b) El operador debe seleccionar y especificar en el plan operacional de vuelo un aeródromo alternativo para el despegue si no fuera posible volver al aeródromo de salida por motivos meteorológicos o de performance. El aeródromo alternativo de despegue debe estar situado dentro de:
 - 1) Para aviones bimotores:
 - i) A una hora de vuelo a la velocidad de crucero, con un motor sin funcionar de acuerdo con el AFM en condiciones estándar con aire en calma, basadas en la masa real de despegue; o bien
 - ii) Dos horas o el tiempo de desviación ETOPS aprobado, el que sea menor, a la velocidad de crucero con un motor que no funcione, de acuerdo con el AFM, en condiciones estándar con aire en calma para los aviones y tripulaciones que estén autorizados para ETOPS; o bien
 - 2) Para los aviones de tres y cuatro motores, un tiempo de vuelo de dos horas a la velocidad de crucero con un motor sin funcionar, de acuerdo con el AFM, en condiciones estándar, con aire en calma, basadas en la masa real de despegue; y
 - 3) Si el AFM no estipula una velocidad de crucero con un motor sin funcionar, la velocidad que se empleará para hacer los cálculos deberá ser la que se logre con el/los restante/s motor/es ajustados a la máxima potencia continua.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

c) Los operadores deben seleccionar un destino alternativo, como mínimo, para cada vuelo IFR a menos que:

1) Se cumplan las dos condiciones siguientes:

i) La duración del vuelo previsto, entre el despegue y el aterrizaje, no exceda de 6 horas; y

ii) Se disponga de dos pistas separadas en el destino y las condiciones meteorológicas dominantes sean tales que, en el período desde una hora antes hasta una hora después del tiempo previsto de llegada al destino, se pueda efectuar la aproximación y el aterrizaje en VMC desde la correspondiente altitud mínima del sector.

o bien,

2) El destino esté aislado y no exista ningún destino alternativo adecuado.

d) Un operador debe seleccionar dos destinos alternativos cuando los informes o previsiones meteorológicos en destino, o cualquier combinación de ambos, indican que:

1) Durante un período que comienza 1 hora antes y que concluye 1 hora después de la hora estimada de llegada, las condiciones meteorológicas estarán por debajo de los mínimos de planificación aplicables; o

2) Cuando no se disponga de información meteorológica.

e) El operador especificará en el plan de vuelo operacional cualquier aeródromo alternativo requerido.

OPS 1.297

Mínimos de planificación para vuelos IFR

a) *Mínimos de planificación para alternativos de despegue*

El operador no seleccionará un aeródromo como aeródromo alternativo de despegue a menos que los correspondientes informes o predicciones meteorológicos o cualquier combinación de ellos indiquen que, durante un período que comienza 1 hora antes y termina 1 hora después de la hora estimada de llegada al aeródromo, las condiciones meteorológicas estarán en o por encima de los mínimos de aterrizaje aplicables especificados de acuerdo con el OPS 1.225. Se deberá tener en cuenta el techo de nubes cuando las únicas aproximaciones disponibles sean las aproximaciones de no precisión y/o de circuito. Se deberá tener en cuenta cualquier limitación que tenga relación con las operaciones con un motor averiado.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

b) *Mínimos de planificación para los aeródromos de destino y de destino alternativo*

El operador sólo seleccionará el aeródromo de destino y/o el/los aeródromo/s alternativo/s de destino cuando los correspondientes informes o predicciones meteorológicos, o cualquier combinación de ellos, indiquen que, durante un período que comienza 1 hora antes y termina 1 hora después de la hora estimada de llegada al aeródromo, las condiciones meteorológicas estarán en o por encima de los siguientes mínimos de planificación aplicables:

1) *Mínimos de planificación para el aeródromo de destino:*

- i) RVR/visibilidad especificados de acuerdo con el OPS 1.225; y
- ii) Para una aproximación de no precisión o una aproximación de circuito, el techo de nubes en o por encima de la MDH; y

2) *Mínimos de planificación para aeródromo/s alternativo/s de destino:*

Tabla 1

Mínimos de planificación — En ruta y destinos alternativos

Tipo de aproximación	Mínimos de planificación
Cat II y III	Cat I (Nota 1)
Cat I	No de precisión (Notas 1 y 2)
No de precisión	No de precisión De no precisión (Notas 1 y 2) más 200 pies/1 000 m
Mínimos de circuito o, si no disponibles, mínimos de aproximación de no precisión más 200 pies/1 000 m	Mínimos de circuito o, si no disponibles, mínimos de aproximación de no precisión más 200 pies/1 000 m
Vuelo en circuito	Vuelo en circuito

Nota 1: RVR.

Nota 2: El techo debe estar en o por encima de la MDH.

c) *Mínimos de planificación para un aeródromo alternativo de ruta*

El operador no seleccionará un aeródromo como aeródromo alternativo de despegue a menos que los correspondientes informes o predicciones meteorológicos o cualquier combinación de ellos indiquen que, durante un período que comienza 1 hora antes y termina 1 hora después de la hora estimada de llegada al aeródromo, las condiciones meteorológicas estarán en o por encima de los mínimos de aterrizaje aplicables especificados de acuerdo con el OPS 1.225.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

d) Mínimos de planificación para un alternativo ETOPS de ruta

El operador no seleccionará un aeródromo como aeródromo alternativo ETOPS de ruta a menos que los correspondientes informes o predicciones meteorológicos, o cualquier combinación de los mismos, indiquen que, durante un período que comienza 1 hora antes y termina 1 hora después de la hora prevista de llegada al aeródromo, las condiciones meteorológicas estarán en o por encima de los mínimos de planificación que se estipulan en la siguiente Tabla 2, y de acuerdo con la autorización ETOPS del operador.

Tabla 2

Mínimos de planificación — ETOPS

Tipo de aproximación	Mínimos de planificación	
El techo debe estar en o por encima de la MDH		
	Aeródromo con	
	Al menos, 2 procedimientos distintos de aproximación basados en 2 radioayudas distintas que sirven a 2 pistas separadas [véase IEM OPS 1.295 c)1)ii)]	Al menos 2 procedimientos de aproximación independientes basados en 2 ayudas independientes de servicio a 1 pista o, al menos 1 procedimiento de aproximación basado en una ayuda de servicio a una pista
Aproximación de precisión Cat II, III (ILS, MLS)	Aproximación de precisión Mínimos Cat I	Mínimos de aproximación no de precisión
Aproximación de precisión Cat I (ILS, MLS)	Mínimos de aproximación no de precisión	Mínimos de aproximación en circuito o, si no están disponibles, mínimos de aproximación no de precisión más 200 pies/1 000 m.
Aproximación no de precisión	El valor inferior de los mínimos de aproximación de precisión más 200 pies/1 000 m. o mínimos de circuito	El valor superior de los mínimos de aproximación en circuito o los Mínimos de aproximación no de precisión más 200 pies/1 000 m.
Aproximación en Circuito	Mínimos de circuito	

Tabla 2

Mínimos de planificación — ETOPS

Tipo de aproximación	Mínimos de planificación	
El techo debe estar en o por encima de la MDH		
	Aeródromo con	
	Al menos, 2 procedimientos distintos de aproximación basados en 2 radioayudas distintas que sirven a 2 pistas separadas	Al menos 2 procedimientos de aproximación independientes basados en 2 ayudas independientes de servicio a 1 pista o, al menos 1 procedimiento de aproximación basado en una ayuda de servicio a una pista
Aproximación de precisión Cat II, III (ILS, MLS)	Aproximación de precisión Mínimos Cat I	Mínimos de aproximación no de precisión
Aproximación de precisión Cat I (ILS, MLS)	Mínimos de aproximación no de precisión	Mínimos de aproximación en circuito o, si no están disponibles, mínimos de aproximación no de precisión más 200 pies/1 000 m.
Aproximación no de precisión	El valor inferior de los mínimos de aproximación de precisión más 200 pies/1 000 m. o mínimos de circuito	El valor superior de los mínimos de aproximación en circuito o los Mínimos de aproximación no de precisión más 200 pies/1 000 m.
Aproximación en Circuito	Mínimos de circuito	

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.300

Sin modificar

Presentación del Plan de Vuelo ATS

El operador garantizará que no se inicie un vuelo a menos que se haya presentado un plan de vuelo ATS, o la información adecuada haya sido suministrada, para permitir la activación de los servicios de alerta si fuera necesario.

OPS 1.305

Carga/descarga de combustible con pasajeros que embarcan, están a bordo o desembarcan

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.045)

El operador garantizará que no se cargue/descargue ningún avión con Avgas o combustible de alta volatilidad (p. e., Jet-B o similar) o cuando se puedan mezclar estos tipos de combustible, mientras los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando. En todos los demás casos, se deben tomar las precauciones adecuadas y el avión debe estar debidamente tripulado por personal cualificado preparado para iniciar y dirigir una evacuación del avión con los medios más eficientes y rápidos de que se disponga.

OPS 1.307

Carga/descarga de combustible de alta volatilidad

El operador establecerá procedimientos para la carga/descarga de combustible de alta volatilidad (ejemplo Jet B o equivalente) si fuese requerido.

OPS 1.310

Miembros de la tripulación en sus puestos**a) Miembros de la tripulación de vuelo**

- 1) Durante el despegue y el aterrizaje cada miembro de la tripulación de vuelo requerido para realizar funciones en la cabina de vuelo, estará en su puesto.
- 2) Durante las restantes fases de vuelo, cada miembro de la tripulación de vuelo requerido para realizar funciones en la cabina de vuelo, permanecerá en su puesto, a menos que su ausencia sea necesaria para el cumplimiento de sus funciones en relación con la operación, o por necesidades fisiológicas, siempre que por lo menos un piloto con cualificaciones adecuadas permanezca a los mandos del avión en todo momento.

b) Miembros de la tripulación de cabina de pasajeros

En todas las cubiertas del avión que estén ocupadas por pasajeros, los miembros requeridos de la tripulación de cabina de pasajeros, estarán sentados en sus puestos designados durante el despegue y el aterrizaje, y siempre que lo considere necesario el comandante en beneficio de la seguridad.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.315

Medios de asistencia para evacuación de emergencia

El operador establecerá procedimientos para garantizar que antes del rodaje, despegue y aterrizaje, y cuando sea seguro y posible hacerlo, los dispositivos de asistencia para evacuación de emergencia que se despliegan de forma automática, estén armados.

OPS 1.320

Asientos, cinturones de seguridad y arneses*a) Miembros de la tripulación*

- 1) Durante el despegue y aterrizaje, y siempre que lo considere necesario el comandante en beneficio de la seguridad, cada miembro de la tripulación estará adecuadamente asegurado por el cinturón de seguridad y arneses de que dispongan.
- 2) Durante otras fases del vuelo cada miembro de la tripulación de vuelo en la cabina de vuelo mantendrá su cinturón de seguridad abrochado mientras esté en su puesto.

b) Pasajeros

- 1) Antes del despegue y el aterrizaje, y durante el rodaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad, el comandante se asegurará que cada pasajero a bordo ocupe un asiento o litera con su cinturón de seguridad, o arnés en su caso, correctamente abrochado.
- 2) El operador dispondrá, y el comandante asegurará que sólo se permitirá la ocupación múltiple de asientos en aquellos especificados y que esto sólo ocurrirá en el caso de un adulto y un bebé que esté correctamente asegurado con un cinturón suplementario u otro dispositivo de sujeción.

OPS 1.325

Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocina(s)

- a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que antes del rodaje, despegue y aterrizaje todas las salidas y vías de evacuación no estén obstruidas.
- b) El comandante se asegurará que antes del despegue y el aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad, todos los equipos y equipaje están correctamente asegurados.

PROPUESTA INICIAL

OPS 1.330

Accesibilidad a los equipos de emergencia

El comandante garantizará que los equipos de emergencia pertinentes se mantienen fácilmente accesibles para su utilización inmediata.

OPS 1.335

Consumo de tabaco a bordo

El comandante garantizará que no se permita fumar a bordo:

- 1) Cuando se considere necesario en beneficio de la seguridad;
- 2) Mientras el avión esté en tierra, a menos que se permita específicamente de acuerdo con los procedimientos que se definen en el Manual de Operaciones;
- 3) Fuera de las zonas de fumadores designadas, en los pasillos y en los lavabos;
- 4) En los compartimentos de carga y/u otras zonas donde se lleve carga que no está almacenada en contenedores o cubiertos con lona resistente al fuego; y
- 5) En las zonas de la cabina donde se está suministrando oxígeno.

OPS 1.340

Condiciones Meteorológicas

a) En un vuelo IFR, el comandante:

- 1) No iniciará el despegue; ni
- 2) Continuará más allá del punto desde el que es aplicable un plan de vuelo modificado en el caso de una replanificación en vuelo,

a menos que disponga de información que indique que las condiciones meteorológicas esperadas en el/los aeródromo/s de destino y/o alternativo/s requerido/s prescritos en el OPS 1.295 están en, o por encima de, los mínimos de planificación prescritos en el OPS 1.297.

b) En un vuelo IFR, el comandante:

- 1) No continuará más allá del punto de decisión cuando utilice el procedimiento de punto de decisión; o bien
- 2) No continuará más allá del punto predeterminado cuando utilice el procedimiento de punto predeterminado,

a menos que disponga de información que indique que las condiciones meteorológicas esperadas en el/los aeródromo/s de destino y/o alternativo/s requerido/s prescritos en el OPS 1.295 están en, o por encima de, los mínimos de funcionamiento del aeródromo prescritos en el OPS 1.225.

PROPUESTA MODIFICADA

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- c) En un vuelo IFR, el comandante no continuará hasta el aeródromo de destino planificado a menos que sus últimas informaciones indiquen que, a la hora de llegada prevista, las condiciones atmosféricas o, al menos, un aeródromo alternativo se encuentran en, o por encima de, la planificación de los mínimos de operación del aeródromo correspondiente.
- d) En un vuelo VFR un comandante no iniciará el despegue a menos que los informes meteorológicos actuales o una combinación de éstos y las previsiones indiquen que las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta o de la parte de la ruta a recorrer en régimen VFR serán tales que hagan posible el cumplimiento de las normas en el momento apropiado.

OPS 1.345

Hielo y otros contaminantes

- a) El operador establecerá procedimientos que deberán ser seguidos para el deshielo y anti-hielo en tierra, así como en las inspecciones asociadas.
- b) El comandante no comenzará el despegue a menos que las superficies externas estén limpias de cualquier depósito que pueda afectar adversamente a la performance y/o controlabilidad del avión, excepto en las condiciones estipuladas en el Manual de Vuelo del avión.
- c) El comandante no comenzará un vuelo bajo condiciones de hielo conocidas o previstas, a menos que el avión esté certificado y equipado para hacer frente a esas condiciones.

OPS 1.350

Aprovisionamiento de combustible y aceite

El comandante no iniciará un vuelo a menos que esté convencido de que el avión lleva como mínimo la cantidad planificada de combustible y aceite para completar el vuelo de forma segura, teniendo en cuenta las condiciones operativas previstas.

OPS 1.355

Condiciones de despegue

Antes de iniciar un despegue, el comandante estará convencido que, de acuerdo con la información disponible, las condiciones meteorológicas en el aeródromo y las de la pista prevista no deberían impedir el despegue y salida con seguridad.

OPS 1.360

Consideración de los mínimos de despegue

Antes de iniciar el despegue, el comandante estará convencido de que el RVR o visibilidad en la dirección de despegue del avión es igual o mejor que el mínimo aplicable.

PROPUESTA INICIAL

OPS 1.365

Altitudes mínimas de vuelo

El comandante, o el piloto en el cual se haya delegado la conducción del vuelo, no volará por debajo de las altitudes mínimas especificadas, excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje.

OPS 1.370

Situaciones anormales simuladas en vuelo

El operador establecerá procedimientos para garantizar que no se simulen durante los vuelos comerciales de transporte aéreo situaciones anormales o de emergencia que requieran la aplicación de la totalidad, o de una parte, de los procedimientos de emergencia, ni se simulen condiciones IMC por medios artificiales.

OPS 1.375

Gestión de combustible en vuelo

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.045)

- a) El operador establecerá un procedimiento para garantizar que se comprueba y se gestiona el combustible en vuelo.
- b) El comandante se asegurará de que la cantidad de combustible utilizable remanente en vuelo no sea menor que la requerida para proceder a un aeródromo donde se pueda efectuar un aterrizaje con seguridad, con la reserva final de combustible remanente.
- c) El comandante declarará emergencia cuando el combustible utilizable real a bordo sea menor que la reserva final.

OPS 1.385

Utilización de oxígeno suplementario

El comandante se asegurará que los miembros de la tripulación de vuelo que estén llevando a cabo funciones esenciales para la operación segura del avión en vuelo, utilicen oxígeno suplementario continuamente cuando la altitud de la cabina exceda de 10 000 pies durante un período mayor de 30 minutos, y siempre que la altitud de la cabina exceda de 13 000 pies.

OPS 1.390

Radiación cósmica**a) Monitorización activa**

- 1) El operador no operará un avión por encima de los 15 000 m (49 000 pies) a menos que los equipos que se especifican en el OPS 1.680 se encuentren operativos.
- 2) El comandante, o el piloto en el cual se haya delegado la conducción del vuelo, iniciará un descenso, tan pronto como sea posible, cuando se excedan los valores límite que se especifiquen en el Manual de Operaciones.

PROPUESTA MODIFICADA

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

b) *Monitorización pasiva*

Suprimido

Un operador tendrá en cuenta la exposición en vuelo a la radiación cósmica de su tripulación de vuelo y de cabina y adoptará las siguientes medidas para aquellos miembros que puedan estar expuestos a más de 1 mSv anual:

- 1) evaluar su exposición;
- 2) ordenar los planes de trabajo, cuando sea posible, para mantener la exposición por debajo de 6 mSv anual;
- 3) informarles del riesgo para la salud que conlleva una probable exposición;
- 4) asegurar que los planes de trabajo para los miembros de la tripulación del sexo femenino, una vez han notificado el embarazo al operador, mantienen la dosis equivalente al feto lo más bajo posible y, en cualquier caso, aseguran que la dosis no supera 1 mSv durante el resto del embarazo;
- 5) asegurar que cuando se considere probable que la exposición supere los 6 mSv anuales, se mantienen registros relativos a cada miembro de la tripulación de vuelo o cabina afectado, y que se lleva a cabo una vigilancia médica apropiada.

OPS 1.395

Sin modificar

Detección de proximidad al suelo

Cuando sea detectada una situación de proximidad indebida al suelo por cualquier miembro de la tripulación de vuelo o por un sistema de alerta de proximidad al suelo, el comandante, o el piloto en el cual se haya delegado la conducción del vuelo, se asegurará que se inicien acciones correctivas inmediatamente para establecer condiciones seguras de vuelo.

OPS 1.400

Condiciones de aproximación y aterrizaje

Antes de iniciar una aproximación para el aterrizaje, el comandante deberá estar convencido que, de acuerdo con la información disponible, las condiciones meteorológicas en el aeródromo y las de la pista prevista no impedirán una aproximación, aterrizaje o aproximación frustrada, con seguridad, teniendo en cuenta la información de performance del Manual de Operaciones.

OPS 1.405

Inicio y continuación de la aproximación

- a) El comandante, o el piloto en el cual se haya delegado la conducción del vuelo, puede iniciar una aproximación por instrumentos con independencia del RVR/Visibilidad informada, pero la aproximación no se continuará más allá de la radiobaliza exterior, o una posición equivalente, si el RVR/visibilidad informado es menor que los mínimos aplicables.

PROPUESTA INICIAL

- b) Cuando no se disponga del RVR, el piloto al mando de la aeronave puede deducir un valor del RVR mediante la conversión de la visibilidad informada de acuerdo con el Apéndice 1 del OPS 1.430, subpárrafo h).
- c) Si, después de haber pasado la radiobaliza exterior, o posición equivalente de acuerdo con el subpárrafo a) anterior, el RVR/visibilidad informado cae por debajo del mínimo aplicable, puede continuarse la aproximación hasta la DA/H o MDA/H.
- d) Cuando no existe ninguna radiobaliza exterior, o posición equivalente, tomará la decisión de seguir o frustrar la aproximación antes de descender por debajo de 1 000 pies sobre el aeródromo en el segmento de aproximación final.
- e) El piloto podrá continuar por debajo de la DA/H o MDA/H y podrá completar el aterrizaje siempre que se establezca y mantenga la referencia visual requerida en la DA/H o MDA/H.

OPS 1.410

Procedimientos operativos — Altura de cruce del umbral

El operador establecerá procedimientos operativos diseñados para asegurar que un avión que realice aproximaciones de precisión cruce el umbral con un margen seguro, estando el avión en configuración y actitud de aterrizaje.

OPS 1.415

Diario de a bordo

El comandante se asegurará que se completen las anotaciones en el Diario de Vuelos.

OPS 1.420

Comunicación de incidencias

- a) *Incidentes durante el vuelo*
- 1) El operador, o comandante de un avión, entregará a la Autoridad un informe sobre cualquier incidente que haya o pueda haber puesto en peligro la operación segura de un vuelo.
 - 2) Los informes se entregarán en el plazo de 72 horas después del hecho, a menos que lo impidan circunstancias excepcionales.
- b) *Defectos técnicos y superación de las limitaciones técnicas*

El comandante se asegurará de que todos los defectos técnicos y superación de las limitaciones, que hayan tenido lugar mientras era responsable del vuelo, se registren en el libro técnico del avión.

PROPUESTA MODIFICADA

- b) Cuando no se disponga del RVR, los valores RVR podrán deducirse mediante la conversión de la visibilidad informada de acuerdo con el Apéndice 1 del OPS 1.430, subpárrafo h).
- Sin modificar
- d) Cuando no existe ninguna radiobaliza exterior, o posición equivalente, el comandante, o el piloto en el cual se haya delegado la conducción del vuelo, tomará la decisión de seguir o frustrar la aproximación antes de descender por debajo de 1 000 pies sobre el aeródromo en el segmento de aproximación final.
- e) La aproximación podrá continuarse por debajo de la DA/H o MDA/H y podrá completar el aterrizaje siempre que se establezca y mantenga la referencia visual requerida en la DA/H o MDA/H.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

c) *Incidentes de tráfico aéreo*

El comandante entregará un informe de incidente de tráfico aéreo de acuerdo con el PANS RAC de OACI siempre que se haya puesto en peligro un avión por:

- 1) Una cuasi colisión con cualquier otro objeto volante; o
- 2) Procedimientos defectuosos de tráfico aéreo o incumplimiento de los procedimientos aplicables por los servicios de tránsito aéreo o por la tripulación de vuelo; o
- 3) Fallos en las facilidades ATS.

d) *Peligro de/ y choques con aves*

- 1) El comandante informará inmediatamente a la correspondiente estación de tierra cuando observe un peligro potencial con aves.
- 2) El comandante entregará un informe escrito después de aterrizar, cuando el avión del que es responsable haya sufrido choques con aves.

e) *Emergencias en vuelo con mercancías peligrosas a bordo*

Si tiene lugar una emergencia en vuelo y la situación así lo permite, el comandante informará a la unidad ATS correspondiente de cualquier mercancía peligrosa a bordo.

f) *Interferencia ilícita*

A partir de un acto de interferencia ilícita a bordo de un avión, el comandante entregará un informe, tan pronto como sea posible, a la autoridad local y/o a la Autoridad.

g) *Irregularidades en las instalaciones de tierra y de navegación, y condiciones peligrosas*

El comandante notificará a la correspondiente estación de tierra, tan pronto como sea posible, la existencia de situaciones potenciales de peligro que se encuentren durante el vuelo, tales como:

- 1) Irregularidades en las instalaciones de tierra o de navegación; o
- 2) Fenómenos meteorológicos; o
- 3) Nubes de cenizas volcánicas; o
- 4) Un elevado nivel de radiación.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.425

Informes de accidentes

- a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que se informa a la correspondiente autoridad más cercana, por el medio disponible más rápido, de cualquier accidente en que haya participado el avión, que tenga por resultado lesiones graves (según se definen en el Anexo 13 de OACI), o la muerte de cualquier persona, o daños materiales al avión o propiedades.
- b) El comandante entregará a la Autoridad un informe de cualquier accidente a bordo que tenga como resultado lesiones graves, o la muerte de cualquier persona, acaecido mientras fue responsable del vuelo.

*Apéndice 1 de OPS 1.270***Estiba de equipaje y carga**

Los procedimientos que establezca el operador para garantizar que el equipaje de mano y la carga se estiben de forma adecuada y segura, tendrán en cuenta lo siguiente:

- 1) Cada bulto que se lleve en la cabina se debe estibar solamente en un lugar que lo pueda contener;
 - 2) No se deberán exceder las limitaciones de masa que se indican en el rótulo de los compartimentos de equipaje de mano;
 - 3) La estiba debajo de los asientos no se deberá realizar a menos que el asiento esté equipado con una barra de contención y el equipaje tenga unas dimensiones tales que lo retenga esa barra;
 - 4) Los bultos no se deberán estibar en los lavabos ni contra mamparos que no puedan retenerlos por movimientos hacia delante, laterales o hacia arriba, a no ser que los mamparos lleven un rótulo que especifique la mayor masa que se podrá colocar allí;
 - 5) El equipaje y la carga que se coloquen en armarios no deberá tener unas dimensiones tales que impidan que los pestillos de las puertas cierren con seguridad;
 - 6) El equipaje y la carga no se deberán colocar en lugares que impidan el acceso a los equipos de emergencia; y
 - 7) Se deberán hacer comprobaciones antes del despegue, del aterrizaje y siempre, para asegurar que el equipaje esté estibado donde no impida la evacuación del avión o cause daños por su caída (u otro movimiento), según la fase de vuelo correspondiente.
- 7) Se deberán hacer comprobaciones antes del despegue, del aterrizaje y siempre que se enciendan las señales de abrocharse el cinturón, o se haya ordenado de otra forma, para asegurar que el equipaje esté estibado donde no impida la evacuación del avión o cause daños por su caída (u otro movimiento), según la fase de vuelo correspondiente.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Apéndice 1 de OPS 1.305

Sin modificar

Carga/descarga de combustible con pasajeros que embarcan, están a bordo o desembarcan

El operador establecerá procedimientos operativos para la carga/descarga de combustible con pasajeros que estén embarcando, a bordo o desembarcando para garantizar que se toman las siguientes precauciones:

- 1) Una persona cualificada deberá permanecer en un lugar estipulado durante las operaciones de carga de combustible con pasajeros a bordo. Esta persona deberá ser capaz de llevar a cabo los procedimientos de emergencia relacionados con la protección y la lucha contra incendios, manejar las comunicaciones e iniciar y dirigir una evacuación;
- 2) Se deberá avisar a la tripulación, personal y pasajeros que va a tener lugar el reabastecimiento o descarga de combustible;
- 3) Se deberán apagar las señales de abrocharse los cinturones;
- 4) Deberán estar encendidas las señales de NO FUMAR, junto con las luces interiores que permitan la identificación de las salidas de emergencia;
- 5) Se deberán dar instrucciones a los pasajeros para que desabrochen sus cinturones de seguridad y se abstengan de fumar;
- 6) Deberá estar a bordo, y preparado para una evacuación inmediata de emergencia, un número suficiente de personal cualificado;
- 7) Si se detecta la presencia en el avión de gases del combustible, o si surge algún otro peligro durante el abastecimiento/descarga del mismo, se debe interrumpir el proceso inmediatamente;
- 8) Se deberá mantener libre la zona en tierra debajo de las salidas previstas para la evacuación de emergencia y el despliegue de las rampas, y
- 9) Se deberán tomar medidas para realizar una evacuación segura y rápida.

*Apéndice 1 de OPS 1.375****Gestión de combustible en vuelo***a) *Comprobación del combustible en vuelo*

- 1) El comandante deberá asegurarse de que se compruebe el combustible en vuelo a intervalos regulares. Se deberá anotar y evaluar el combustible remanente para:
 - i) Comparar el consumo real con el consumo previsto;
 - ii) Comprobar que haya suficiente combustible remanente para completar el vuelo; y
 - iii) Prever que habrá el combustible necesario a la llegada al destino.
- 2) Se deberán anotar los datos pertinentes sobre el combustible.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

b) *Gestión del combustible en vuelo*

Si como resultado de una comprobación del combustible en vuelo, el remanente previsto a la llegada al destino es menor que el combustible alternativo requerido más la reserva final de combustible, el comandante deberá tener en cuenta el tráfico y las condiciones operativas prevaletientes en el aeródromo de destino, así como las condiciones a lo largo de la ruta a un aeródromo alternativo y al aeródromo alternativo de destino, cuando tome la decisión de proceder al aeródromo de destino o de desviarse, de modo que no aterrice con menos del combustible final de reserva.

c) Si como resultado de una comprobación del combustible en vuelo, en un vuelo a un aeródromo de destino aislado, el combustible remanente previsto en el último punto de desvío posible es menor que la suma del:

1) Combustible para el desvío a un aeródromo alternativo de ruta seleccionado de acuerdo con OPS 1.297 c);

2) Combustible de contingencia; y

3) Combustible de reserva final,

el comandante deberá:

i) Desviar el vuelo; o

ii) Continuar hasta el destino, siempre que estén disponibles dos pistas independientes y que las condiciones meteorológicas previstas cumplan con las que se especifican para la planificación en OPS 1.297 b1).

SUBPARTE E

OPERACIONES BAJO CUALESQUIERA CONDICIONES METEOROLÓGICAS

OPS 1.430

Mínimos de Operación de Aeródromo — General

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.045)

a) El operador establecerá, para cada aeródromo que planifique utilizar, mínimos de operación de aeródromo que no serán inferiores a los especificados en el Apéndice 1. El método de determinación de esos mínimos deberá ser aceptable para la Autoridad. Estos mínimos no serán inferiores a cualquiera que pudiera establecerse para cada aeródromo por el Estado en el que esté localizado, excepto que se apruebe específicamente por ese Estado.

Nota: El párrafo anterior no prohíbe el cálculo en vuelo de mínimos para un aeródromo alternativo no planificado, si se efectúa de acuerdo con un método aceptado.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) Al establecer los mínimos de operación de aeródromo que se aplicarán a cualquier operación concreta, el operador deberá tener plenamente en cuenta:
- 1) El tipo, performance y características de maniobra del avión;
 - 2) La composición de la tripulación de vuelo, su competencia y experiencia;
 - 3) Las dimensiones y características de las pistas que puedan ser seleccionadas para su uso;
 - 4) La idoneidad y performance de las ayudas visuales y no visuales disponibles en tierra;
 - 5) Los equipos de que dispone el avión para la navegación y/o control de la trayectoria de vuelo, en su caso, durante el despegue, aproximación, enderezamiento (flare), aterrizaje, guiado de la carrera de aterrizaje (roll out) y aproximación frustrada;
 - 6) Los obstáculos en las zonas de aproximación, aproximación frustrada y subida, que se requieren para la ejecución de procedimientos de contingencia y el necesario franqueamiento de obstáculos;
 - 7) La altitud/altura de franqueamiento de obstáculos para los procedimientos de aproximación por instrumentos, y
 - 8) Los medios para determinar e informar de las condiciones meteorológicas.
- c) Las categorías de aviones que se mencionan en esta Subparte se obtendrán de acuerdo con el método propuesto en el Apéndice 2 de OPS 1.430 c).

OPS 1.435

Terminología

Los términos que se emplean en esta Subparte, no definidos en JAR-1, tienen el siguiente significado:

- 1) Vuelo en circuito (circling). Fase visual de una aproximación por instrumentos que sitúa a un avión en posición de aterrizaje en una pista que no está adecuadamente situada para una aproximación directa.
- 2) Procedimientos con baja visibilidad (LVP). Procedimientos aplicados en un aeródromo para garantizar la seguridad de las operaciones durante las aproximaciones de Categoría II y III, y los despegues con baja visibilidad.
- 3) Despegue con baja visibilidad (LVTO). Despegue para el cual el alcance visual en la pista (RVR) es menor de 400 m.
- 4) Sistema de control de vuelo. Un sistema que incluye un sistema automático de aterrizaje y/o un sistema híbrido de aterrizaje.
- 5) Sistema de control de vuelo pasivo ante fallos. Un sistema de control de vuelo es pasivo ante fallos si, en el caso de un fallo, no se produce una condición significativa de pérdida de compensación, ni de desviación de la trayectoria, ni de actitud, pero el aterrizaje no se completa automáticamente. En el caso de un sistema automático de control de vuelo pasivo ante fallos, el piloto asume el control del avión tras un fallo.

PROPUESTA INICIAL

- 6) Sistema de control de vuelo operativo ante fallos. Un sistema de control de vuelo es operativo ante fallos si, en el caso de un fallo por debajo de la altura de alerta, se pueden completar automáticamente la aproximación, enderezamiento (flare) y aterrizaje. En el caso de un fallo, el sistema automático de aterrizaje operará como un sistema pasivo ante fallos.
- 7) Sistema de aterrizaje híbrido operativo ante fallos. Un sistema consistente en un sistema de aterrizaje automático primario pasivo ante fallos y un sistema de guía secundario independiente que permite al piloto realizar el aterrizaje manualmente previo fallo del sistema primario.

Nota: Un sistema secundario de guiado típico independiente consiste en información de guía en una pantalla frontal, que normalmente proporciona información de mando pero que también puede ser información de situación (o desviación).

- 8) Aproximación visual. Aproximación en la que no se completa la totalidad o una parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos y que se ejecuta la aproximación con referencias visuales al terreno.

OPS 1.440

Operaciones con baja visibilidad — Normas generales de operación

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.045)

- a) El operador no efectuará operaciones de Categoría II o III a menos que:
- 1) Cada avión afectado esté certificado para operaciones con alturas de decisión por debajo de 200 pies, o sin altura de decisión, y esté equipado de acuerdo con JAR-AWO, o estándar equivalente aceptado por la Autoridad;
 - 2) Se establezca y mantenga un sistema adecuado de registro de las aproximaciones y/o aterrizajes automáticos, a fin de monitorizar la seguridad global de la operación;
 - 3) Las operaciones estén aprobadas por la Autoridad;
 - 4) La tripulación de vuelo esté formada por 2 pilotos, como mínimo; y
 - 5) La altura de decisión se determine mediante un radioaltímetro.
- b) El operador no efectuará despegues con baja visibilidad con un RVR menor de 150 m (aviones de Categoría A, B y C), o un RVR menor de 200 m (aviones de Categoría D) a no ser que lo apruebe la Autoridad.

OPS 1.445

Operaciones con baja visibilidad — Consideraciones relativas al aeródromo

- a) El operador no utilizará un aeródromo para las operaciones de Categoría II o III a menos que el aeródromo esté aprobado para esas operaciones por el Estado en que esté situado.

PROPUESTA MODIFICADA

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.440)

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) El operador verificará que se han establecido, y están en vigor, procedimientos de baja visibilidad (LVP), en aquellos aeródromos en que se van a llevar a cabo tales operaciones.

OPS 1.450

Operaciones con baja visibilidad — Entrenamiento y calificaciones

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.450)

El operador garantizará que, antes de efectuar operaciones de despegue de baja visibilidad, y de Categoría II y III:

- 1) Cada miembro de la tripulación de vuelo:
 - i) Haya completado los requisitos de entrenamiento y verificación prescritos en el Apéndice 1, incluyendo el entrenamiento en simulador, de operaciones con los valores límite de RVR y altura de decisión que correspondan a la aprobación de Categoría II/III del operador; y
 - ii) Esté cualificado de acuerdo con el Apéndice 1;
- 2) Se efectúe el entrenamiento y verificación de acuerdo con un programa detallado aprobado por la Autoridad e incluido en el Manual de Operaciones. Este entrenamiento es adicional al indicado en la Subparte N; y
- 3) Las calificaciones de la tripulación de vuelo sean específicas para la operación y tipo de avión.

OPS 1.455

Operaciones con baja visibilidad — Procedimientos Operativos

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.455)

- a) El operador establecerá procedimientos e instrucciones para su utilización en operaciones de despegue con baja visibilidad, y de Categoría II y III. Estos procedimientos se incluirán en el Manual de Operaciones y contendrán las funciones de los miembros de la tripulación de vuelo durante el rodaje, despegue, aproximación, enderezamiento (flare), aterrizaje, guiado en la carrera de aterrizaje (roll out) y aproximación frustrada, en su caso.
- b) El comandante deberá asegurarse de que:
 - 1) El estado de las ayudas visuales y no visuales, sea suficiente antes de iniciar un despegue con baja visibilidad o una aproximación de Categoría II o III;
 - 2) Los LVP adecuados estén en vigor según la información recibida de ATS, antes de iniciar un despegue en baja visibilidad o una aproximación de Categoría II o III; y
 - 3) Los miembros de la tripulación de vuelo, estén debidamente calificados antes de iniciar un despegue con baja visibilidad con un RVR menor de 150 m. (aviones de Categoría A, B y C), o 200 m. (aviones de Categoría D), o una aproximación de Categoría II o III.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.460

Operaciones con baja visibilidad — Equipo mínimo

- a) El operador incluirá en el Manual de Operaciones el equipamiento mínimo que debe estar operativo al comienzo de un despegue con baja visibilidad o una aproximación de Categoría II o III, de acuerdo con el AFM u otro documento aprobado.
- b) El comandante comprobará que la situación del avión y de los sistemas de a bordo correspondientes es adecuada para la operación específica a llevar a cabo.

OPS 1.465

Mínimos de operación VFR

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.465)

El operador garantizará que:

- 1) Los vuelos VFR se realicen de acuerdo con las Reglas de Vuelo Visuales y la tabla del Apéndice 1 de OPS 1.465.
- 2) No se inicien vuelos VFR especiales cuando la visibilidad sea menor de 3 Km., y que no se realicen en ningún caso cuando la visibilidad sea menor de 1,5 Km.

*Apéndice 1 de OPS 1.175***Mínimos de Operación de Aeródromo**a) *Mínimos de despegue*

1) Generalidades

- i) Los mínimos de despegue establecidos por el operador se expresarán como límites de visibilidad o RVR, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes para cada aeródromo que planifique utilizar y las características del avión. Cuando haya una necesidad específica de ver y evitar obstáculos en la salida y/o en un aterrizaje forzoso, se deberán especificar condiciones adicionales (p. e., techo de nubes).
- ii) El comandante no iniciará el despegue a menos que las condiciones meteorológicas en el aeródromo de salida sean iguales o mejores que los mínimos de aterrizaje aplicables a ese aeródromo, a no ser que esté disponible un aeródromo alternativo de despegue adecuado.
- iii) Cuando la visibilidad meteorológica notificada esté por debajo de la exigida para el despegue y no se notifica un RVR, sólo se podrá iniciar un despegue si el comandante puede determinar que el RVR/visibilidad en la pista de despegue es igual o mejor que el mínimo requerido.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- iv) Cuando la visibilidad meteorológica no haya sido notificada, ni el RVR esté disponible, sólo se podrá iniciar un despegue si el comandante puede determinar que el RVR/visibilidad en la pista de despegue es igual o mejor que el mínimo requerido.

2) Referencia visual

Deben seleccionarse los mínimos de despegue que garanticen una guía suficiente para controlar el avión en caso de interrupción del despegue en circunstancias adversas y de continuación del despegue tras fallo de la unidad crítica de energía.

3) RVR/Visibilidad requeridos

- i) En el caso de aviones multimotores, cuyas performances son tales que, en el caso de fallo de una unidad crítica de potencia en cualquier momento durante el despegue, el avión puede interrumpir o continuar el mismo hasta una altura de 1 500 pies sobre el aeródromo mientras esté franqueando los obstáculos con los márgenes requeridos, los mínimos de despegue que establezca el operador deberán expresarse como valores de RVR/Visibilidad que no sean menores de los que se dan en la siguiente Tabla 1, excepto lo que se dispone en el párrafo 4).

Tabla 1

RVR/Visibilidad para el despegue

RVR/Visibilidad para el Despegue	
Facilidades	RVR/Visibilidad (Nota 3)
Ninguna (sólo de día)	500 m
Luces de borde de pista y/o marcas de eje de pista	250/300 m (Notas 1 y 2)
Luces de borde de pista y de eje de pista	200/250 m (Nota 1)
Luces de borde y eje de pista e información múltiple RVR	150/200 m (Notas 1 y 4)

Nota 1: Los valores mayores son aplicables a los aviones de Categoría D.

Nota 2: Para las operaciones nocturnas, deberán estar encendidas como mínimo, las luces de borde, umbral y final de pista.

Nota 3: El valor notificado de RVR/Visibilidad representativo de la parte inicial del recorrido de despegue puede ser sustituido por el criterio del piloto.

Nota 4: Se deberán alcanzar los valores requeridos de RVR en todos los puntos de notificación RVR significativos, con la excepción que se da en la Nota 3.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- ii) En el caso de aviones multimotores cuyas performances sean tales que, en el caso de fallo de una unidad crítica de potencia, no puedan cumplir con las condiciones del anterior subpárrafo a) 3) i), pudiera ser necesario aterrizar inmediatamente, y ver y evitar los obstáculos en el área de despegue. Tales aviones se podrán operar hasta los siguientes mínimos de despegue, siempre que puedan cumplir con los criterios aplicables de franqueamiento de obstáculos, suponiendo el fallo de un motor en la altura especificada. Los mínimos de despegue establecidos por el operador se basarán en una altura desde la que se pueda construir una trayectoria neta de vuelo de despegue con un motor inoperativo. Los valores mínimos de RVR utilizados no podrán ser menores de los que se dan en la anterior Tabla 1, o Tabla 2 siguiente.

Tabla 2

Altura por encima de la pista a la que se supone el fallo de motor, en relación con RVR/ Visibilidad

RVR/Visibilidad de despegue — trayectoria de vuelo	
Altura supuesta del fallo del motor por encima de la pista de despegue	RVR/Visibilidad (Nota 2)
< 50 pies	200 m
51-100 pies	300 m
101-150 pies	400 m
151-200 pies	500 m
201-300 pies	1 000 m
> 300 pies	1 500 m (Nota 1)

Nota 1: 1 500 m. también es aplicable si no se puede construir una trayectoria de vuelo de despegue positiva.

Nota 2: El valor notificado de RVR/Visibilidad representativo de la parte inicial del recorrido de despegue puede ser sustituido por el criterio del piloto.

- iii) Cuando no se disponga de notificación RVR o de la visibilidad meteorológica, el comandante no iniciará el despegue a no ser que pueda determinar que las condiciones actuales cumplen los mínimos de despegue aplicables.

4) Excepciones al párrafo a) 3) i) anterior:

- i) Sujeto a aprobación de la Autoridad, y siempre que se hayan cumplido los requisitos de los párrafos A) a E) siguientes, el operador podrá reducir los mínimos de despegue a 125 m. RVR (aviones de Categoría A, B y C), o 150 m. RVR (aviones de Categoría D) cuando:

- A) Están en aplicación los procedimientos de baja visibilidad;
- B) Estén en funcionamiento luces de eje de pista de alta intensidad espaciadas 15 m. o menos, y las luces de borde de pista de alta intensidad espaciadas 60 m. o menos;
- C) Los miembros de la tripulación de vuelo hayan completado satisfactoriamente el entrenamiento en un simulador aprobado para este procedimiento;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

D) Se disponga de un segmento visual de 90 m. desde la cabina cuando se inicie el recorrido de despegue; y

E) El valor requerido de RVR haya sido alcanzado en todos los puntos significativos de notificación RVR.

ii) Sujeto a aprobación de la Autoridad, el operador de un avión que utilice un sistema aprobado de guiado lateral para el despegue, podrá reducir los mínimos de despegue a un RVR menor de 125 m. (aviones de Categoría A, B y C), o 150 m. (aviones de Categoría D), pero no menor de 75 m. siempre que se disponga de protección de pista y estén disponibles facilidades equivalentes a las de operaciones de aterrizaje de Categoría III.

b) *Aproximación no de precisión*

1) *Mínimos del sistema*

El operador garantizará que los mínimos del sistema para los procedimientos de aproximación de no precisión, basados en la utilización de ILS sin senda de planeo (sólo LLZ), VOR, NDB, SRA o VDF no sean menores que los valores de MDH que se dan en la Tabla 3 siguiente.

Tabla 3

Mínimos del sistema para ayudas a la aproximación no de precisión

Mínimos del sistema	
Facilidades	MDH mínimo
ILS (sin senda de planeo — LLZ)	250 pies
SRA (terminando a 0,5 MN)	250 pies
SRA (terminando a 1 MN)	300 pies
SRA (terminando a 2 MN)	350 pies
VOR	300 pies
VOR/DME	250 pies
NDB	300 pies
VDF (QDM y QGH)	300 pies

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

2) Altura mínima de descenso

El operador se asegurará que la altura mínima de descenso para una aproximación de no precisión no será menor que:

- i) La OCH/OCL para la categoría del avión; o
- ii) El mínimo del sistema.

3) Referencia visual

El piloto no podrá continuar una aproximación por debajo de MDA/MDH a menos que una de las siguientes referencias visuales de la pista a la que se procede, sea claramente visible e identificable por el piloto:

- i) Elementos del sistema de luces de aproximación;
- ii) El umbral;
- iii) Las marcas del umbral;
- iv) Las luces del umbral;
- v) Las luces de identificación del umbral;
- vi) El indicador visual de senda de planeo;
- vii) El área de toma de contacto o las marcas del área de toma de contacto;
- viii) Las luces del área de toma de contacto;
- ix) Las luces de borde de pista; u
- x) Otras referencias visuales aceptadas por la Autoridad.

4) RVR Requerido

Los mínimos más bajos que empleará el operador para las aproximaciones de no precisión serán:

Tabla 4a

RVR para la aproximación de no precisión — Facilidades plenas

Mínimos de aproximación de no precisión — Facilidades plenas
(Notas 1, 5, 6 y 7)

MDH	RVR/Categoría de Avión			
	A	B	C	D
250-299 pies	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300-449 pies	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450-649 pies	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 pies	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Tabla 4b

RVR para la aproximación de no precisión — Facilidades intermedias

Mínimos de aproximación de no precisión — Facilidades intermedias (Notas 2, 5, 6 y 7)				
MDH	RVR/Categoría de Avión			
	A	B	C	D
250-299 pies	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300-449 pies	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450-649 pies	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 pies	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Tabla 4c

RVR para la aproximación de no precisión — Facilidades básicas

Mínimos de aproximación de no precisión — Facilidades básicas (Notas 3, 5, 6 a 7)				
MDH	RVR/Categoría de Avión			
	A	B	C	D
250-299 pies	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300-449 pies	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450-649 pies	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 pies	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Tabla 4d

RVR para la aproximación de no precisión — Facilidades sin luces de aproximación

Mínimos de aproximación de no precisión — Sin facilidades de luz de aproximación (Notas 4, 5, 6 y 7)				
MDH	RVR/Categoría de Avión			
	A	B	C	D
250-299 pies	1 000 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300-449 pies	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450-649 pies	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 pies	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

PROPUESTA INICIAL

Nota 1: Las facilidades completas incluyen las marcas de pista, 720 m o más de luces de aproximación HI/MI, luces de borde de pista, luces de umbral y luces de extremo de pista. Las luces deberán estar encendidas.

Nota 2: Las facilidades intermedias incluyen las marcas de pista, 420-719 m de luces de aproximación HI/MI, luces de borde de pista, luces de umbral y luces de extremo de pista. Las luces deberán estar encendidas.

Nota 3: Las facilidades básicas incluyen las marcas de pista, < 420 m. de luces de aproximación HI/MI, cualquier longitud de luces de aproximación LI, luces de borde de pista, luces de umbral y luces de extremo de pista. Las luces deberán estar encendidas.

Nota 4: Las facilidades sin luces de aproximación incluyen las marcas de pista, luces de borde de pista, luces de umbral, luces de extremo de pista o ninguna luz en absoluto.

Nota 5: Las tablas sólo serán de aplicación a las aproximaciones convencionales con una senda de planeo nominal de no más de 4i. Para sendas de planeo mayores se requerirá además que esté visible una guía visual de la senda de planeo en la altura mínima de descenso (p. e., PAPI).

Nota 6: Las anteriores cifras serán valores de RVR notificados o visibilidad meteorológica convertida en RVR como en el subpárrafo h) más adelante.

Nota 7: La MDH que se menciona en la Tabla 4a, 4b, 4c y 4d se refiere al cálculo inicial de MDH. Al seleccionar el RVR asociado, no es preciso tener en cuenta un redondeo a los próximos diez pies, que se podrá hacer con fines operativos, p. e., conversión en MDA.

5) Operaciones nocturnas

Para las operaciones nocturnas, deberán estar encendidas como mínimo, las luces de borde, umbral y final de pista.

c) Aproximación de precisión — Operaciones de Categoría I

1) General

Una operación de Categoría I es una aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos, que utiliza ILS, MLS o PAR con una altura de decisión no menor de 200 pies y con un alcance visual de pista no menor de 550 m.

PROPUESTA MODIFICADA

Nota 5: Las tablas sólo serán de aplicación a las aproximaciones convencionales con una senda de planeo nominal de no más de 4°. Para sendas de planeo mayores se requerirá además que esté visible una guía visual de la senda de planeo en la altura mínima de descenso (p. e., PAPI).

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

2) Altura de decisión

El operador garantizará que la altura de decisión que se ha de emplear en una aproximación de precisión de Categoría I no será menor que:

- i) La altura mínima de decisión que se especifique en el AFM, si se ha establecido;
- ii) La altura mínima hasta la que se puede utilizar la radioayuda de aproximación de precisión sin la referencia visual requerida;
- iii) La OCH/OCL para la categoría del avión; o
- iv) 200 pies.

3) Referencia visual

Un piloto no podrá continuar una aproximación por debajo de la altura de decisión de Categoría I, determinada de acuerdo con el anterior subpárrafo c)2), a menos que, como mínimo, esté claramente visible e identificable para el piloto una de las siguientes referencias visuales para la pista a la que se procede:

- i) Elementos del sistema de luces de aproximación;
- ii) El umbral;
- iii) Las marcas del umbral;
- iv) Las luces del umbral;
- v) Las luces de identificación del umbral;
- vi) El indicador visual de senda de planeo;
- vii) El área de toma de contacto o las marcas del área de toma de contacto;
- viii) Las luces del área de toma de contacto;
- ix) Las luces de borde de pista.

4) RVR Requerido

Los mínimos más bajos que utilizará el operador para las operaciones de Categoría I serán:

PROPUESTA INICIAL

Tabla 5

RVR para aproximación Cat I en relación con facilidades y DH

Mínimos de Categoría I

Altura de decisión (Nota 7)	Facilidades/RVR (Nota 5)			
	Plenas (Notas 1 y 6)	Intermedias (Notas 2 y 6)	Básicas (Notas 3 y 6)	Ninguna (Notas 4 y 6)
200 pies	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201-50 pies	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251-300 pies	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 pies	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

PROPUESTA MODIFICADA

Tabla 5

RVR para aproximación Cat I en relación con facilidades y DH

Mínimos de Categoría I

Altura de decisión (Nota 7)	Facilidades/RVR (Nota 5)			
	Plenas (Notas 1 y 6)	Intermedias (Notas 2 y 6)	Básicas (Notas 3 y 6)	Ninguna (Notas 4 y 6)
200 pies	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201-250 pies	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251-300 pies	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 pies	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

Nota 1: Las facilidades completas incluyen las marcas de pista, 720 m o más de luces de aproximación HI/MI, luces de borde de pista, luces de umbral y luces de extremo de pista. Las luces deberán estar encendidas.

Nota 2: Las facilidades intermedias incluyen las marcas de pista, 420-719 m de luces de aproximación HI/MI, luces de borde de pista, luces de umbral y luces de extremo de pista. Las luces deberán estar encendidas.

Nota 3: Las facilidades básicas incluyen las marcas de pista, < 420 m. de luces de aproximación HI/MI, cualquier longitud de luces de aproximación LI, luces de borde de pista, luces de umbral y luces de extremo de pista. Las luces deberán estar encendidas.

Nota 4: Las facilidades sin luces de aproximación incluyen las marcas de pista, luces de borde de pista, luces de umbral, luces de extremo de pista o ninguna luz en absoluto.

Nota 5: Las anteriores cifras serán valores de RVR notificados o visibilidad meteorológica convertida en RVR como en el subpárrafo h).

Nota 6: La tabla es aplicable a las aproximaciones convencionales con una senda de planeo de hasta 4° inclusive.

Nota 7: La DH que se menciona en la tabla 5 se refiere al cálculo inicial de DH. Al seleccionar el RVR asociado, no es preciso tener en cuenta un redondeo a los próximos diez pies, que se podrá hacer con fines operativos (p. e., conversión en DA).

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

5) Operaciones con un sólo piloto

Para las operaciones con un sólo piloto, el operador deberá calcular el RVR mínimo para todas las aproximaciones de acuerdo con OPS 1.430 y este Apéndice. No se permitirá un RVR menor de 800 m., excepto cuando se utilice un piloto automático apropiado acoplado a un ILS o MLS, en cuyo caso son aplicables los mínimos normales. La altura de decisión aplicada no debe ser inferior a $1,25 \times$ la altura de uso mínima para el piloto automático.

6) Operaciones nocturnas

Para las operaciones nocturnas, deberán estar encendidas como mínimo, las luces de borde, umbral y final de pista.

d) *Aproximación de precisión — Operaciones de Categoría II*

1) General

Una operación de categoría II es una aproximación y aterrizaje por instrumentos de precisión usando ILS o MLS con:

- i) Una altura de decisión por debajo de 200 pies, pero no menor de 100 pies; y
- ii) Un alcance visual de pista no menor de 300 m.

2) Altura de decisión

El operador garantizará que la altura de decisión para una operación de Categoría II no sea menor que:

- i) La altura mínima de decisión que se especifique en el AFM, si se ha establecido;
- ii) La altura mínima hasta la que se puede utilizar la radioayuda de aproximación de precisión sin la referencia visual requerida;
- iii) La OCH/OCL para la categoría del avión;
- iv) La altura de decisión para la que la tripulación de vuelo está autorizada a operar, o
- v) 100 pies.

3) Referencia visual

Un piloto no podrá continuar una aproximación por debajo de la altura de decisión de Categoría II, determinada de acuerdo con el anterior subpárrafo d) 2), a menos que se tenga y se pueda mantener una referencia visual que contenga un segmento de, como mínimo, 3 luces consecutivas, tomando como referencia el eje de las luces de aproximación, o las luces del área de toma de contacto, o las luces de eje de pista, o las luces de borde de pista, o una combinación de las mismas. Esta referencia visual deberá incluir un elemento lateral de la zona de contacto, es decir, una barra transversal de aproximación, o el umbral de aterrizaje, o una cruceta de las luces del área de toma de contacto.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

4) RVR Requerido

Los mínimos más bajos que utilizará el operador para las operaciones de Categoría II serán:

Tabla 6

RVR para aproximación de Cat II por relación con DH

Mínimos de Categoría II		
Altura de decisión	Piloto automático acoplado hasta por debajo de la DH (ver Nota 1)	
	Esta referencia visual deberá incluir un elemento lateral de la zona de contacto, es decir, una barra transversal de aproximación, o el umbral de aterrizaje, o una cruceta de las luces del área de toma de contacto	RVR/Categoría de Avión D
100 pies-120 pies	300 m	(Nota 2)/350 m
121 pies-140 pies	400 m	400 m
141 pies	450 m	450 m

Nota 1: La referencia a "Piloto automático acoplada hasta por debajo de la DH" en esta tabla, significa la utilización continuada del piloto automático hasta una altura que no sea mayor que el 80 % de la DH aplicable. Por lo tanto, los requisitos de aeronavegabilidad podrán, por causa de la altura mínima de conexión del piloto automático, afectar la DH aplicable.

Nota 2: queden utilizarse 300 m para un avión de categoría D que realiza un aterrizaje automático

e) *Aproximación de precisión — Operaciones de Categoría III*

1) General

Las operaciones de Categoría III se subdividen de la siguiente forma:

i) Operaciones de categoría III A

Una aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos que emplea ILS o MLS con:

- A) Una altura de decisión por debajo de 100 pies; y
- B) Un alcance visual de pista no menor de 200 m.

ii) Operaciones de categoría III B

Una aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos que emplea ILS o MLS con:

- A) Una altura de decisión por debajo de 50 pies, o sin altura de decisión; y
- B) Un alcance visual de pista menor de 200 m., pero no menor de 75 m.

Nota: cuando la altura de decisión (DH) y el alcance visual de la pista (RVR) no entren en la misma categoría, el RVR determinará en qué categoría ha de contemplarse la operación.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

2) Altura de decisión

Sin modificar

Para las operaciones en las cuales se usa una altura de decisión, el operador garantizará que la misma no sea menor que:

- i) La altura mínima de decisión que se especifique en el AFM, si se ha establecido;
- ii) La altura mínima hasta la que se puede utilizar la radioayuda de aproximación de precisión sin la referencia visual requerida; o bien
- iii) La altura de decisión para cuyas operaciones la tripulación de vuelo esté autorizada.

3) Operaciones sin altura de decisión

Las operaciones sin altura de decisión sólo se podrán llevar a cabo si:

- i) La operación sin altura de decisión está autorizada en el AFM;
- ii) Las ayudas de aproximación y las instalaciones del aeródromo pueden soportar operaciones sin altura de decisión;
- iii) El operador tiene una aprobación para las operaciones de CAT III sin altura de decisión.

- ii) Las ayudas de aproximación y las instalaciones del aeródromo pueden soportar operaciones sin altura de decisión; y

Sin modificar

Nota: En el caso de una pista de CAT III se podrá aceptar que las operaciones sin altura de decisión se puedan realizar siempre que no estén específicamente restringidas en las publicaciones del AIP o en un NOTAM.

4) Referencia visual

- i) En operaciones de Categoría III A, un piloto no podrá continuar una aproximación por debajo de la altura de decisión determinada de acuerdo con el subpárrafo anterior e)2), a menos que se tenga y pueda mantenerse una referencia visual que contenga un segmento de, como mínimo, 3 luces consecutivas, tomando como referencia el eje de las luces de aproximación, o las luces del área de toma de contacto, o las luces de eje de pista, o las luces de borde de pista, o una combinación de las mismas.
- ii) En operaciones de Categoría III B con altura de decisión, un piloto no podrá continuar una aproximación por debajo de la altura de decisión determinada de acuerdo con el subpárrafo anterior e)2), a menos que se tenga y pueda mantenerse una referencia visual que contenga como mínimo una luz del eje de pista.
- iii) En operaciones de Categoría III sin altura de decisión, no existen requisitos para el contacto visual con la pista antes de la toma de contacto.

- i) En operaciones de Categoría III A, y para operaciones de categoría III B con un piloto no podrá continuar una aproximación por debajo de la altura de decisión determinada de acuerdo con el subpárrafo anterior e)2), a menos que se tenga y pueda mantenerse una referencia visual que contenga un segmento de, como mínimo, 3 luces consecutivas, tomando como referencia el eje de las luces de aproximación, o las luces del área de toma de contacto, o las luces de eje de pista, o las luces de borde de pista, o una combinación de las mismas.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

5) RVR Requerido

Los mínimos más bajos que utilizará el operador para las operaciones de Categoría III serán:

Tabla 7

RVR para aproximaciones Cat III comparadas con sistemas de control de vuelo y DH

Mínimos de Categoría III					
Categoría aproximación	Altura de decisión (pies)	Sistema de Control de Vuelo/RVR (m)			
		Pasivo a fallos	Operativo ante fallos		
			Sin sistema de guiado de la carrera de aterrizaje	Con guiado de la carrera de aterrizaje o sistema de control	Pasivo a fallos
III A	Menor de 100 pies	200 m (Nota 1)	200 m	200 m	200 m
III B	Menor de 50 pies	No autorizado	No autorizado	125 m	75 m
III B	Sin DH	No autorizado	No autorizado	No autorizado	75 m

Nota 1: Para operaciones hasta valores reales de RVR menores de 300 m, se abortará el aterrizaje en el caso de un fallo del piloto automático en o por debajo de la DH.

f) Vuelo en circuito

1) Los mínimos más bajos que emplearán los operadores para el vuelo en circuito serán:

Tabla 8

Visibilidad y MDH para vuelo en circuito en relación con

	Categoría de Avión			
	A	B	C	D
MDH	400 pies	500 pies	600 pies	700 pies
Visibilidad meteorológica mínima	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

2) El vuelo en circuito con tramos prescritos es un procedimiento aceptable dentro de lo establecido en este párrafo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

g) *Aproximación visual*

El operador no usará un RVR menor de 800 m. para una aproximación visual.

h) *Conversión de visibilidad meteorológica notificada en RVR*

1) El operador garantizará que no se utilice la conversión de visibilidad meteorológica en RVR para calcular los mínimos de despegue, mínimos para Categoría II o III, o cuando se disponga de un RVR notificado.

2) Cuando se convierta la visibilidad meteorológica en RVR en las demás circunstancias que no sean las del anterior subpárrafo h)1), el operador garantizará que se utilice la siguiente tabla:

Tabla 9

Conversión de visibilidad a RVR

Elementos de iluminación en funcionamiento	RVR = Met. Visibilidad notificada ×	
	Día	Noche
Elevada iluminación de aproximación y pista	1,5	2,0
Cualquier otro tipo de facilidad de luces	1,0	1,5
Sin luces	1,0	No aplicable

Apéndice 2 de OPS 1.430 c)

Categorías de aviones — operaciones todo tiempoa) *Clasificación de aviones*

El criterio que se tiene en cuenta para la clasificación de los aviones por categorías es la velocidad indicada en el umbral (V_{AT}), que es igual a la velocidad de entrada en pérdida (V_{SO}) multiplicada por 1,3, o V_{SIG} multiplicada por 1,23 en la configuración de aterrizaje y con la masa máxima de aterrizaje certificada. Si se dispone tanto de V_{SO} como de V_{SIG} , se utilizará el V_{AT} superior. Las categorías que corresponden a los valores de V_{AT} se indican en la siguiente tabla:

Categoría de Avión	VAT
A	Menos de 91 kt
B	De 91 a 120 kt
C	De 121 a 140 kt
D	De 141 a 165 kt
E	De 166 a 210 kt

PROPUESTA INICIAL

La configuración de aterrizaje que se tendrá en cuenta debe ser definida por el operador o por el fabricante del avión.

b) *Cambio permanente de categoría (masa máxima de aterrizaje)*

- 1) El operador podrá imponer una masa de aterrizaje permanente más baja, y emplear esa masa para determinar la V_{AT} si lo aprueba la Autoridad.
- 2) La categoría que se defina para un cierto avión debe ser un valor permanente y, por consiguiente, independiente de las condiciones cambiantes de las operaciones diarias.

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.440)

Operaciones de baja visibilidad — Reglas generales de operación

a) *General*

Para la introducción y aprobación de las operaciones de baja visibilidad serán de aplicación los siguientes procedimientos.

b) *Demostración operativa de los sistemas de a bordo*

El operador deberá cumplir los requisitos que se indican en el párrafo c) siguiente cuando pretenda la utilización en Categoría II o III de un tipo de avión que sea nuevo para las JAA.

Nota: Para los tipos de aviones que ya se utilizan en operaciones de Categoría II o III en otro Estado de las JAA, será aplicable el programa de comprobación en servicio establecido en el párrafo f).

1) *Fiabilidad operativa*

La tasa de resultados positivos de Categoría II y III no deberá ser menor que la requerida por JAR-AWO.

2) *Criterios para una aproximación satisfactoria*

Se considerará que una aproximación ha sido satisfactoria cuando:

- i) Los criterios sean los especificados en JAR-AWO o equivalente;
- ii) No haya ocurrido ningún fallo relevante en los sistemas del avión.

c) *Recogida de datos durante la demostración de los sistemas de a bordo — General*

- 1) El operador establecerá un sistema de recopilación de información que permita la realización de comprobaciones y revisiones periódicas durante la fase de evaluación operacional, antes de ser autorizado a realizar operaciones de Categoría II o III. El sistema de información debe incluir todas las aproximaciones exitosas y fallidas, así como las razones de éstas últimas, e incluir un registro de los fallos de componentes del sistema. Este sistema deberá estar basado en informes de la tripulación de vuelo y en grabaciones automáticas, según se indica en los párrafos d) y e) siguientes.

PROPUESTA MODIFICADA

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 2) Las grabaciones de las aproximaciones se podrán hacer durante vuelos normales de línea o durante otros vuelos efectuados por el operador.
- d) *Recogida de datos durante la demostración del sistema de a bordo — Operaciones con una DH no menor de 50 pies*
- 1) Para operaciones con una DH no inferior a 50 pies, el operador debe registrar y evaluar los datos, que serán evaluados por la Autoridad en caso necesario.
- 2) Es suficiente el registro de los siguientes datos por parte de la tripulación de vuelo:
- i) Aeródromo y pista utilizados;
 - ii) Condiciones meteorológicas;
 - iii) Hora;
 - iv) Razón del fallo que motiva una aproximación frustrada;
 - v) Adecuación de la velocidad de control;
 - vi) Compensación en el momento de desconexión del piloto automático;
 - vii) Compatibilidad del piloto automático, director de vuelo y datos de instrumentos básicos;
 - viii) La posición en la toma de tierra.
- 3) El número de aproximaciones que se efectúen en la fase de evaluación inicial, de acuerdo a lo aprobado por la Autoridad, deberán ser las suficientes para demostrar que la performance del sistema en operación real por la compañía, es tal que dé como resultado un nivel de confianza del 90 % y un 95 % de aproximaciones satisfactorias.
- e) *Recogida de datos durante la demostración de los sistemas de a bordo — Operaciones con una DH menor de 50 pies o sin DH*
- 1) Para operaciones con una DH menor de 50 pies o sin DH, se utilizará un registrador de datos de vuelo, u otros equipos que den la información adecuada, además de los informes de la tripulación de vuelo, para confirmar que el sistema funciona tal y como se diseñó en la operación real por la compañía. Se precisan los siguientes datos:
- i) Distribución de desviaciones ILS a 30 m (100 pies), en la toma de contacto y, si procede, en la desconexión del sistema de guiado de la carrera de aterrizaje (roll-out) así como los valores máximos de las desviaciones entre esos puntos; y
 - ii) Régimen de descenso en la toma de tierra.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 2) Se deberá investigar a fondo cualquier anomalía en el aterrizaje utilizando todos los datos disponibles para determinar su causa.

f) *Comprobación en servicio*

Nota: Se considerará que el operador que cumpla con los requisitos del anterior subpárrafo b) ha cumplido los requisitos de comprobación en servicio que se indican en este párrafo

- 1) El sistema debe demostrar fiabilidad y performance en las operaciones de línea congruentes con los conceptos operacionales. Se deberá realizar un número suficiente de aterrizajes satisfactorios, según lo determinado por la Autoridad, en operaciones en línea que incluyan vuelos de entrenamiento, utilizando el sistema automático de aterrizaje y de guiado de la carrera de aterrizaje (roll-out) instalado en cada tipo de avión.
- 2) La demostración deberá efectuarse utilizando un ILS de Categoría II o III. Sin embargo, si lo desea el operador, se podrán efectuar demostraciones con otras facilidades ILS, si se registran datos suficientes para determinar la causa de una performance no satisfactoria.
- 3) Si el operador tiene distintas variantes del mismo tipo de avión, que utilizan básicamente los mismos sistemas de control de vuelo y presentación, o distintos sistemas básicos de control de vuelo y presentación en el mismo tipo de avión, el operador demostrará que las variantes cumplen con los criterios básicos de performance del sistema, pero no será necesario que efectúe una demostración operativa completa para cada variante.
- 4) Cuando el operador introduce un tipo de avión que ya ha sido aprobado por la Autoridad de cualquier Estado de las JAA para las operaciones de Categoría II y/o III, se podrá aprobar un programa reducido de comprobación.

g) *Seguimiento continuado*

- 1) Después de obtener la autorización inicial, las operaciones deben controlarse permanentemente por el operador para detectar cualquier tendencia indeseable antes de que sea peligrosa. Para ello se podrán utilizar los informes de la tripulación de vuelo.
- 2) Se deberá conservar la siguiente información durante un período de 12 meses:
 - i) Por tipo de avión, el número total de aproximaciones en las que se emplearon equipos de a bordo de Categoría II o III para efectuar aproximaciones satisfactorias, reales o de prácticas, hasta los mínimos de Categoría II o III aplicables; y

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

ii) Por aeródromo y matrícula de avión, informes de aproximaciones y/o aterrizajes automáticos no satisfactorios, en las siguientes categorías:

- A) Fallos de equipos de a bordo;
- B) Problemas con las instalaciones de tierra;
- C) Aproximaciones frustradas a causa de instrucciones ATC;
o
- D) Otros motivos.

3) El operador deberá establecer un procedimiento para verificar la performance del sistema automático de aterrizaje de cada avión.

h) *Períodos de transición*

1) *Operadores sin experiencia previa en Categoría II o III*

- i) El operador sin experiencia previa operativa en Categoría II o III podrá ser aprobado para las operaciones de Categoría II o III A, cuando tenga una experiencia mínima de 6 meses en operaciones de Categoría I en el mismo tipo de avión.
- ii) Una vez transcurridos 6 meses de operación en Categoría II o III A con el tipo de avión, el operador podrá ser aprobado para operaciones de Categoría III B. Al conceder tales aprobaciones, la Autoridad podrá imponer mínimos mayores que el menor aplicable durante un período de tiempo adicional. Normalmente, el aumento de los mínimos sólo se referirá al RVR y/o a una prohibición de operaciones sin altura de decisión, y deberán seleccionarse de forma que no requieran ningún cambio de los procedimientos operativos.

2) *Operadores con experiencia previa en Categoría II o III*

Los operadores con experiencia previa en Categoría II o III podrán obtener autorización para un período transitorio reducido mediante solicitud a la Autoridad.

i) *Mantenimiento de los equipos de Categoría II, III y LVTO*

El operador deberá establecer instrucciones de mantenimiento de los sistemas de guiado de a bordo en colaboración con el fabricante, que se deberán incluir en el programa el mantenimiento de aviones del operador que se menciona en OPS 1.910 y que deberá estar aprobado por la Autoridad.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Apéndice 1 de OPS 1.450

Operaciones de baja visibilidad — Entrenamiento y cualificacionesa) *Generalidades*

El operador garantizará que los programas de entrenamiento de los miembros de la tripulación de vuelo para las operaciones de baja visibilidad incluyan cursos estructurados de entrenamiento en tierra, en simulador y/o en vuelo. El operador podrá abreviar el contenido del curso que se indica en los subpárrafos 2) y 3) siempre que el contenido del curso abreviado sea aceptable para la Autoridad.

- 1) Los miembros de la tripulación de vuelo sin experiencia en Categoría II o III deberán completar la totalidad del programa de entrenamiento que se indica en los subpárrafos b), c) y d).
- 2) Los miembros de la tripulación de vuelo con experiencia en Categoría II o III con otro operador JAA podrán recibir un curso abreviado de entrenamiento en tierra.
- 3) Los miembros de la tripulación de vuelo con experiencia en Categoría II o III con el operador podrán realizar un curso abreviado de entrenamiento en tierra, en simulador y/o en vuelo. El curso abreviado incluirá, como mínimo, los requisitos de los subpárrafos d)1), d)2)i) o d)2)ii), según el caso, y d)3)i).

b) *Entrenamiento en tierra*

El operador garantizará que el curso inicial de entrenamiento en tierra para las operaciones de baja visibilidad incluye, como mínimo:

- 1) Características y limitaciones del ILS y/o MLS;
- 2) Características de las ayudas visuales;
- 3) Características de la niebla;
- 4) Capacidades y limitaciones operativas del sistema concreto de a bordo;
- 5) Efectos de la precipitación, formación de hielo, cizalladura a bajo nivel y turbulencia;
- 6) Efectos de fallos específicos del avión;
- 7) Uso y limitaciones de los sistemas de evaluación del RVR;
- 8) Principios de los requisitos de franqueamiento de obstáculos;
- 9) Reconocimiento y acciones a tomar, en el caso del fallo de los equipos de tierra;
- 10) Los procedimientos y precauciones a seguir con respecto al movimiento en superficie durante las operaciones cuando el RVR es de 400 m o menos y cualesquiera procedimientos adicionales necesarios para despegar en condiciones por debajo de 150 m. (200 m para aviones de la Categoría D);

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 11) Significado de las alturas de decisión basadas en radioaltímetro y el efecto del perfil del terreno en la zona de aproximación en las lecturas del radioaltímetro y en los sistemas automáticos de aproximación/aterrizaje;
- 12) Importancia y significado de la altura de alerta, si procede, y actuación en caso de cualquier fallo por encima o por debajo de la misma.
- 13) Requisitos de cualificación para que los pilotos obtengan y mantengan la aprobación para llevar a cabo despegues de baja visibilidad y operaciones en Categoría II o III; y
- 14) La importancia de estar sentado correctamente y de la posición de los ojos.

c) *Entrenamiento en simulador y/o en vuelo*

- 1) El operador garantizará que el entrenamiento en simulador y/o en vuelo para las operaciones de baja visibilidad incluya:
 - i) Comprobaciones del funcionamiento satisfactorio de los equipos, tanto en tierra como en vuelo;
 - ii) Efecto en los mínimos debido a cambios en el estado de las instalaciones en tierra;
 - iii) Seguimiento de los sistemas automáticos de control de vuelo y avisos del estado del aterrizaje automático, haciendo énfasis en la acción a tomar en el caso de fallos de dichos sistemas;
 - iv) Acciones a tomar en el caso de fallos, tales como motores, sistemas eléctricos, hidráulicos o de control de vuelo;
 - v) Efecto del conocimiento de la existencia de elementos fuera de servicio conocidos y empleo de las listas de equipo mínimo;
 - vi) Limitaciones operativas que resulten de la certificación de aeronavegabilidad;
 - vii) Guía referente a las señales visuales requeridas en la altura de decisión, junto con la información de la máxima desviación de la senda de planeo o localizador que se permite; y
 - viii) Importancia y significado de la altura de alerta, si es de aplicación, y actuación en caso de cualquier fallo por encima y por debajo de la misma. El operador garantizará que cada miembro de la tripulación de vuelo esté entrenado para llevar a cabo sus funciones e instruido sobre la coordinación requerida con otros miembros de la tripulación.
- 2) Un operador debe asegurar que cada miembro de la tripulación de vuelo está preparado para cumplir sus obligaciones e instruido en la necesaria coordinación con los demás miembros de la tripulación. Debe hacerse el máximo uso de los simuladores de vuelo equipados adecuadamente para tal fin.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 3) El entrenamiento se deberá dividir en fases que cubran la operación normal, sin fallos del avión o de los equipos, pero en todas las condiciones meteorológicas que se puedan encontrar y con escenarios detallados de fallos del avión y de los equipos que pudieran afectar a las operaciones de Categoría II o III. Si el sistema del avión incluye la utilización de sistemas híbridos u otros sistemas especiales (tales como las pantallas de visualización frontal o equipos de visión mejorada), los miembros de la tripulación de vuelo deberán practicar la utilización de esos sistemas en los modos normal y anormal, durante la fase del entrenamiento en simulador.
- 4) Se deben practicar procedimientos de incapacitación que sean adecuados para los despegues de baja visibilidad y las operaciones de Categoría II y III.
- 5) Para aviones sin simulador de tipo específico, el operador garantizará que la fase de entrenamiento en vuelo específica de los escenarios visuales de las operaciones en Categoría II, se lleve a cabo en un simulador aprobado a este fin por la Autoridad. Este entrenamiento debe incluir un mínimo de 4 aproximaciones. El entrenamiento y procedimientos que sean específicos del tipo de avión se practicarán en el avión.
- 6) El entrenamiento para Categoría II y III incluirá como mínimo los siguientes ejercicios:
 - i) Aproximación utilizando los correspondientes sistemas de guiado de vuelo, piloto automático y de control instalados en el avión, hasta la correspondiente altura de decisión, incluyendo la transición a vuelo visual y aterrizaje;
 - ii) Aproximación con todos los motores operativos utilizando los correspondientes sistemas de guiado de vuelo, piloto automático y control instalados en el avión, hasta la correspondiente altura de decisión, seguido de una aproximación frustrada; todo ello sin referencia visual externa;
 - iii) Cuando proceda, aproximaciones utilizando sistemas automáticos de vuelo que den la recogida, aterrizaje y guiado de la carrera de aterrizaje (roll-out) automáticos; y
 - iv) Operación normal del sistema aplicable con y sin captación de señales visuales en la altura de decisión.
- 7) Las fases posteriores de entrenamiento deberán incluir como mínimo:
 - i) Aproximaciones con fallo de motor en diversas fases de la aproximación;
 - ii) Aproximación con fallos de equipos críticos (p. e., sistemas eléctricos, de vuelo automático, ILS/MLS de tierra y/o de a bordo y monitores de estado);

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- iii) Aproximaciones en las que los fallos del equipo automático de vuelo a bajo nivel exigen, o bien
- A) Reversión a vuelo manual para controlar el enderezamiento, el aterrizaje o el guiado de la carrera de aterrizaje o la aproximación fallida, o bien:
- B) Reversión a vuelo manual o a un modo automático degradado para controlar las aproximaciones fallidas desde, en o por debajo de una altura de decisión, incluidas las que pueden dar lugar a una toma de tierra sobre la pista;
- iv) Fallos de sistemas que ocasionen una desviación excesiva del localizador y/o de la senda de planeo, tanto por encima como por debajo de la altura de decisión, en las condiciones visuales mínimas autorizadas para la operación. Además, debe llevarse a cabo la continuación a aterrizaje manual si una visualización frontal forma una modalidad degradada del sistema automático, o la visualización frontal del sistema automático o la visualización frontal forma la modalidad única de enderezamiento
- v) Fallos y procedimientos específicos del tipo o variante de avión.
- 8) El programa de entrenamiento debe incluir prácticas en el tratamiento de fallos que requieran la reversión a mínimos más altos.
- 9) El programa de entrenamiento debe incluir la operación del avión cuando, durante una aproximación de Categoría III pasiva a fallos, el fallo cause la desconexión del piloto automático en o por debajo de la altura de decisión, cuando el último RVR notificado es de 300 m o menos.
- 10) Cuando se efectúen despegues con un RVR de 400 m o menos, se establecerá entrenamiento para cubrir los fallos de sistemas y de motores que den lugar tanto a la continuación del despegue como al aborto del mismo.
- d) *Requisitos del entrenamiento de conversión para efectuar despegues de baja visibilidad y operaciones en Categoría II y III*

El operador garantizará que cada miembro de la tripulación de vuelo que se esté adaptando a un nuevo tipo o variante de avión, en el que se efectuarán despegues de baja visibilidad y operaciones de Categoría II y III, complete el entrenamiento sobre procedimientos en baja visibilidad que siguen. Los requisitos de experiencia de los miembros de la tripulación de vuelo para realizar un curso abreviado se indican en los subpárrafos a)2) y a)3) anteriores:

1) Entrenamiento en tierra

El estipulado en el subpárrafo b) anterior, teniendo en cuenta el entrenamiento y experiencia de los miembros de la tripulación de vuelo en Categoría II y III.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

2) Entrenamiento en Simulador y/o en Vuelo

- i) Un mínimo de 8 aproximaciones y/o aterrizajes en un simulador aprobado para ello.
- ii) Cuando no se disponga de ningún simulador específico del tipo de avión, se requiere un mínimo de 3 aproximaciones, incluyendo al menos una aproximación frustrada, en el avión.
- iii) El correspondiente entrenamiento adicional si se requiere cualquier tipo de equipos especiales, tales como pantallas de visualización frontal o equipos de visión mejorada.

3) Cualificaciones de la tripulación de vuelo

Los requisitos de cualificación de la tripulación de vuelo son específicos para cada operador y cada tipo de avión que se opere.

- i) El operador garantizará que cada miembro de la tripulación de vuelo complete una verificación antes de efectuar operaciones de Categoría II o III.
- ii) La verificación prescrita en el subpárrafo i) anterior, puede ser sustituida por la superación satisfactoria del entrenamiento en simulador y/o en vuelo que se estipula en el subpárrafo d)2) anterior.

4) Vuelo en línea bajo supervisión

El operador debe garantizar que cada miembro de la tripulación de vuelo efectúe el siguiente vuelo en línea bajo supervisión:

- i) Para la Categoría II, cuando se requiere un aterrizaje manual, un mínimo de 3 aterrizajes a partir de la desconexión del piloto automático;
- ii) Para la Categoría III, un mínimo de 3 aterrizajes automáticos, exceptuando que sólo se requiere 1 aterrizaje automático cuando se realice el entrenamiento, estipulado en el subpárrafo d)2) anterior, en un simulador total de vuelo que se pueda emplear para entrenamiento con cero tiempo de vuelo.

e) *Experiencia en el tipo de avión y a los mandos*

Antes de comenzar las operaciones CAT II/III, se aplicarán los siguientes requisitos adicionales a aquellos comandantes, o pilotos a los que se le haya delegado la conducción del vuelo, que no tengan experiencia en el tipo de avión:

- 1) 50 horas ó 20 sectores en el tipo de avión incluyendo vuelo en línea bajo supervisión; y
- 2) Se añadirán 100 m. a los RVR mínimos aplicables de Categoría II/III hasta que se hayan completado, en el tipo de avión, 100 horas o 40 sectores incluyendo el vuelo en línea bajo supervisión, a menos que previamente haya estado cualificado en un operador de los EM en Categoría II o III.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 3) La Autoridad podrá autorizar una reducción en los anteriores requisitos de experiencia en el caso de miembros de la tripulación de vuelo que tengan experiencia a los mandos en operaciones de Categoría II o Categoría III.
- f) *Despegue de baja visibilidad con RVR menor de 150/200 m*
- 1) El operador garantizará que se efectúe el siguiente entrenamiento antes de autorizar despegues con un RVR menor de 150 m (menor de 200 m para aviones de Categoría D):
 - i) Despegue normal en condiciones mínimas de RVR autorizado;
 - ii) Despegue en condiciones mínimas de RVR autorizado con un fallo de motor entre V_1 y V_2 , o tan pronto como lo permitan consideraciones de seguridad; y
 - iii) Despegue en condiciones mínimas de RVR autorizado con un fallo de motor antes de V_1 que resulte en un despegue abortado.
 - 2) El operador garantizará que se efectúe el entrenamiento que se requiere en el anterior subpárrafo 1) en un simulador aprobado. Este entrenamiento incluirá la utilización de cualquier procedimiento y equipo especial. Cuando no exista ningún simulador aprobado, la Autoridad podrá aprobar ese entrenamiento en un avión sin el requisito para condiciones mínimas de RVR. (Véase el Apéndice 1 a OPS 1.965.)
 - 3) El operador garantizará que los miembros de la tripulación de vuelo hayan completado una verificación antes de efectuar despegues de baja visibilidad con un RVR menor de 150 m (menor de 200 m para los aviones de Categoría D), si es aplicable. La verificación sólo se podrá sustituir por la superación del entrenamiento en simulador y/o en vuelo que se indica en el subpárrafo f)1), durante la conversión inicial a un nuevo tipo de avión.
- g) *Entrenamiento y Verificaciones Periódicas — Operaciones de Baja Visibilidad*
- 1) El operador garantizará que se comprueban los conocimientos y capacidad del piloto para efectuar las tareas asociadas a la categoría correspondiente de operación a la que esté autorizado, a la vez que realizan el entrenamiento periódico normal y las verificaciones de competencia del operador. El número requerido de aproximaciones dentro del período de validez de la verificación de competencia del operador [como está prescrito en el OPS 1.965 b)], será como mínimo tres, una de las cuales puede ser sustituida por una aproximación y aterrizaje en el avión utilizando procedimientos aprobados de CAT II o III. Se deberá realizar una aproximación frustrada durante la verificación de competencia del operador. Cuando el operador esté autorizado a realizar despegues con RVR menor de 150/200 m, al menos se deberá realizar un LVTO con los mínimos aplicables mas bajos, durante la verificación de competencia del operador.
 - 2) Para las operaciones de Categoría III, el operador utilizará un simulador de vuelo aprobado para el entrenamiento de Categoría III.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 3) El operador garantizará que, para las operaciones de Categoría III en aviones con un sistema de control de vuelo pasivo ante fallos, al menos se complete una aproximación frustrada como resultado de un fallo del piloto automático en o por debajo de la altitud de decisión cuando el último RVR notificado sea de 300 m o menor.
- 4) La Autoridad podrá autorizar el entrenamiento periódico y la verificación para las operaciones de Categoría II y LTO en un tipo de avión del que no se disponga de simulador aprobado.

Nota: La experiencia reciente para LVTO y CAT II/III, basada en aproximaciones automáticas y/o aterrizajes automáticos, se mantendrá con el entrenamiento periódico y las verificaciones prescritas en este párrafo.

*Apéndice 1 de OPS 1.455***Operaciones de Baja Visibilidad — Procedimientos operativos**a) *General*

Las operaciones de baja visibilidad incluyen:

- 1) El despegue manual (con o sin sistemas electrónicos de guiado);
- 2) Aproximación automática acoplada seguida de recogida automática, aterrizaje automático, y guiado de la carrera de aterrizaje manual (roll-out);
- 3) Aproximación automática acoplada seguida de enderezamiento automático, aterrizaje automático y guiado de la carrera de aterrizaje manual (roll-out);
- 4) Aproximación automática acoplada seguida de enderezamiento automático, aterrizaje automático y guiado de la carrera de aterrizaje automático (roll-out),

cuando el RVR aplicable es menor de 400 m.

Nota 1: Se podrá utilizar un sistema híbrido con cualquiera de estos modos de operación.

Nota 2: Se podrán certificar y aprobar otras formas de sistemas de guiado u otro tipo de presentación.

b) *Procedimientos e Instrucciones Operativas*

- 1) La naturaleza y alcance precisos de los procedimientos e instrucciones que se den depende de los equipos de a bordo que se utilicen y los procedimientos de cabina que se apliquen. El operador deberá definir con claridad en el Manual de Operaciones las obligaciones de los miembros de la tripulación de vuelo, durante el despegue, aproximación, enderezamiento, carrera de aterrizaje (roll-out) y aproximación frustrada. Se deberá hacer énfasis particular en las responsabilidades de la tripulación de vuelo durante la transición de condiciones no visuales a condiciones visuales, y en los procedimientos que se utilizarán cuando la visibilidad se degrada o cuando ocurra algún fallo. Se deberá prestar especial atención a la distribución de funciones en la cabina para garantizar que, la carga de trabajo del piloto que toma la decisión de aterrizar o ejecutar una aproximación frustrada permita que se dedique a la supervisión y al proceso de toma de decisiones.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 2) El operador especificará los procedimientos e instrucciones operativos detallados en el Manual de Operaciones. Las instrucciones deberán ser compatibles con las limitaciones y procedimientos obligatorios que se contienen en el AFM y cubrir los siguientes elementos en particular:
- i) Comprobación del funcionamiento satisfactorio de los equipos del avión, tanto antes de la salida, como en vuelo;
 - ii) Efecto en los mínimos, debido a cambios en el estado de las instalaciones de tierra y los equipos de a bordo;
 - iii) Procedimientos de despegue, aproximación, enderezamiento, aterrizaje, guiado de la carrera de aterrizaje (roll-out) y aproximación frustrada;
 - iv) Para las operaciones de Categoría III, el operador utilizará un simulador de vuelo aprobado para el entrenamiento de Categoría III;
 - v) La referencia visual mínima exigida;
 - vi) La importancia de estar sentado correctamente y de la posición de los ojos;
 - vii) Acciones que puedan ser necesarias debido a una degradación de la referencia visual;
 - viii) Asignación de funciones a la tripulación de vuelo para realizar los procedimientos de los anteriores subpárrafos i) a iv) y vi), para permitir al comandante dedicarse principalmente a la supervisión y toma de decisiones;
 - ix) El requerimiento de que todos los avisos de altura por debajo de los 200 pies se basen en el radioaltímetro y que un piloto siga supervisando los instrumentos del avión hasta que se haya completado el aterrizaje;
 - x) El requerimiento para la protección del área sensible del localizador;
 - xi) La utilización de información sobre la velocidad del viento, cizalladura, turbulencia, contaminación de la pista y el uso de los valores múltiples del RVR;
 - xii) Procedimientos que se utilizarán para las aproximaciones y aterrizajes de prácticas en pistas en las cuales los procedimientos de aeródromo de Categoría II/III no estén en vigor;
 - xiii) Limitaciones operativas que resulten de la certificación de aeronavegabilidad; y
 - xiv) Información sobre la máxima desviación permitida de la senda de planeo y/o del localizador ILS.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Apéndice 1 de OPS 1.465

Visibilidad mínima para operaciones VFR

Categoría de Espacio Aéreo	B	C D E	F G
			Por encima de 900 m (3 000 pies) AMSL o por encima de 300 m (1 000 pies) sobre el terreno, el valor superior
Distancia de las nubes	Cielo despejado	1 500 m horizontalmente; 300 m (1 000 pies) verticalmente	Cielo despejado y a la vista de la superficie
Visibilidad en vuelo	8 km a 3 050 m y por encima (10 000 pies) AMSL (Nota 1) — 5 km por debajo de 3 050 m (10 000 pies) AMSL		5 km (Nota 2)

Nota 1: Cuando la altura de la altitud de transición está por debajo de 3 050 m (10 000 pies) AMSL, se debería utilizar FL 100 en lugar de 10 000 pies.

Nota 2: Los aviones de Cat A y B se podrán operar con visibilidades de vuelo de hasta 3 000 m, siempre que la correspondiente autoridad ATS permita la utilización de una visibilidad de vuelo menor de 5 km, y las circunstancias sean tales que la probabilidad de encuentros con otro tráfico sea baja, y la IAS sea de 140 kt o menor.

SUBPARTE F

PERFORMANCE GENERAL

OPS 1.470

Aplicación

- a) El operador garantizará que los aviones multimotores con motores turbohélice con una configuración máxima aprobada de más de 9 asientos para pasajeros, o una masa máxima de despegue mayor de 5 700 Kg, y todos los aviones multimotores de turborreacción se operen de acuerdo con la Subparte G (Performance Clase A).
- b) El operador garantizará que los aviones de hélice con una configuración máxima aprobada de 9 asientos para pasajeros o menos, o una masa máxima de despegue de 5 700 Kg o menos, se operen de acuerdo con la Subparte H (Performance Clase B).

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- c) El operador garantizará que los aviones con motores alternativos con una configuración máxima aprobada de más de 9 de asientos para pasajeros, o una masa máxima de despegue mayor que 5 700 Kg, se operen de acuerdo con la Subparte I (Performance Clase C).
- d) Cuando no se pueda demostrar el pleno cumplimiento con los requisitos de la correspondiente Subparte debido a características específicas de diseño (p. e., aviones supersónicos o hidroaviones), el operador aplicará estándares aprobados de performance que aseguren un nivel de seguridad equivalente al de la correspondiente Subparte.
- e) La Autoridad podrá permitir que los aviones multimotores con motores turbohélice con una configuración máxima aprobada de más de 9 asientos para pasajeros, o una masa máxima de despegue de 5 700 Kg o menos operen con arreglo a limitaciones operativas alternativas a las de la Performance de Clase A, pero no serán menos restrictivas que las de los requisitos pertinentes de la Subparte H.
- f) Las disposiciones del anterior subpárrafo e) expirarán el 1 de abril de 2000.

OPS 1.475

Generalidades

- a) El operador asegurará que la masa del avión:
- 1) En el inicio del despegue;
o, en el caso de la replanificación en vuelo
 - 2) En el punto a partir del cual es de aplicación el plan de vuelo operativo
no sea mayor que la masa con la que se pueda cumplir con los requisitos de la correspondiente Subparte para emprender el vuelo, permitiendo las reducciones previstas de la masa a medida que éste discurre, y el lanzamiento de combustible contemplado en el requisito particular.
- b) El operador garantizará que se emplean los datos aprobados de performance que se incluyen en el AFM para determinar el cumplimiento con los requisitos de la Subparte correspondiente, suplementados, cuando sea necesario, con otros datos que sean aceptables para la Autoridad según se indique en la Subparte correspondiente. Cuando se apliquen los factores prescritos en la correspondiente Subparte, se deberán tener en cuenta los factores operativos ya incorporados en los datos de performance del AFM para evitar la doble aplicación de los mismos.
- c) Al mostrar el cumplimiento con los requisitos de la correspondiente Subparte, se tendrá debidamente en cuenta la configuración del avión, las condiciones medioambientales y la operación de sistemas que tengan un efecto adverso en la performance.
- d) A los efectos de la performance, se podrá considerar seca una pista húmeda, siempre que no sea una pista de hierba.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.480

Terminología

a) Los términos que se emplean en las Subpartes F, G, H, I y J y que no se definen en el JAR-1 tienen el siguiente significado:

- 1) Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de parada, si la misma está declarada disponible por la Autoridad apropiada y es capaz de soportar la masa del avión en las condiciones de operación prevalecientes.
- 2) Pista contaminada. Se considera una pista contaminada cuando más del 25 % de la superficie de la misma (tanto en zonas aisladas como en zonas no aisladas), comprendida en la longitud y anchura requerida que se está empleando, está cubierta de lo siguiente:
 - i) Agua en la superficie de la pista de un espesor con más de 3 mm (0,125 pulgadas), o nieve semifundida, o nieve en polvo equivalente a más de 3 mm (0,125 pulgadas) de agua;
 - ii) Nieve que se ha comprimido en masa sólida resistente a la compresión y se mantiene compacta o fragmenta en porciones al ser recogida (nieve compactada); o bien
 - iii) Hielo, incluyendo hielo húmedo.
- 3) Pista húmeda. Se considera húmeda una pista cuando la superficie no está seca, pero cuando la humedad existente no le da un aspecto resplandeciente.
- 4) Pista seca. Una pista se considera seca cuando no está ni mojada ni contaminada, e incluye las pistas pavimentadas que se han preparado especialmente con ranuras o pavimento poroso y se mantienen para permitir una acción de frenado efectiva, aun cuando haya humedad.
- 5) Distancia de aterrizaje disponible (LDA). La longitud de la pista que sea declarada disponible por la Autoridad apropiada y que es adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.
- 6) Configuración máxima aprobada de asientos para pasajeros. La capacidad máxima de asientos para pasajeros de un avión individual, excluyendo los asientos de los pilotos, los de la cabina de vuelo y los de la tripulación de cabina de pasajeros, en su caso, que utiliza el operador, que haya sido aprobada por la Autoridad y se especifique en el Manual de Operaciones.
- 7) Distancia de despegue disponible (TODA). La longitud de la carrera de despegue de un avión disponible más la longitud de camino despejado disponible.
- 8) Masa de despegue. La masa de despegue del avión comprende su masa, incluido todo y a todas las personas transportadas al comienzo de la carrera de despegue.
- 9) Carrera de despegue disponible (TORA). La longitud de la pista que sea declarada disponible por la Autoridad apropiada y que es adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 10) Pista húmeda. Una pista se considera mojada cuando la superficie de la misma está cubierta de una cantidad de agua, o su equivalente, menor de la que se especifica en el anterior subpárrafo a)2) o cuando hay suficiente humedad en la superficie de la pista para que parezca reflectante, pero sin zonas significativas de agua estancada.
- b) Los términos “distancia de aceleración-parada”, “distancia de despegue”, “carrera de despegue”, “trayectoria neta de vuelo de despegue”, “trayectoria neta de vuelo en ruta con un motor estropeado” y “trayectoria neta de vuelo en ruta con dos motores estropeados”, relativos al avión, se definen en los requisitos de aeronavegabilidad bajo los que se certificó el mismo, o según especifique la Autoridad si ésta considera esa definición insuficiente para verificar el cumplimiento con las limitaciones operativas de performance.

SUBPARTE G

PERFORMANCE CLASE A

OPS 1.485

Generalidades

- a) El operador garantizará que para determinar el cumplimiento con los requisitos de esta Subparte, se complementen los datos aprobados de performance del AFM, según sea necesario, con otros datos que sean aceptables a la Autoridad si los datos de performance aprobados en el AFM son insuficientes en relación a aspectos tales como:
- 1) Condiciones adversas de operación razonablemente previsibles, tales como el despegue y aterrizaje en pistas contaminadas; y
 - 2) Fallo de motor en todas las fases de vuelo.
- b) El operador garantizará que, en el caso de pistas mojadas y contaminadas, se utilicen datos de performance que se determinen de acuerdo con el JAR 25 × 1591, o equivalente aceptable para la Autoridad.

OPS 1.490

Despegue

- a) El operador garantizará que la masa de despegue no exceda la masa máxima de despegue que se especifica en el AFM para la altitud de presión y la temperatura ambiente en el aeródromo en el se realizará el despegue.
- b) El operador debe cumplir con los siguientes requisitos para la determinación de la masa máxima permitida de despegue:
- 1) La distancia de aceleración-parada no deberá exceder la distancia de aceleración-parada disponible;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 2) La distancia de despegue no debe exceder la distancia de despegue disponible, con una longitud de zona libre de obstáculos que no exceda la mitad de la carrera de despegue disponible;
 - 3) La carrera de despegue no deberá exceder el trayecto de despegue disponible;
 - 4) El cumplimiento de este párrafo se debe demostrar usando un único valor de V_1 para el despegue abortado y la continuación del mismo; y
 - 5) En una pista mojada o contaminada, la masa de despegue no deberá exceder la permitida para un despegue en una pista seca bajo las mismas condiciones.
- c) Al mostrar el cumplimiento con el anterior subpárrafo b), el operador deberá tener en cuenta lo siguiente:
- 1) La altitud de presión del aeródromo;
 - 2) La temperatura ambiente en el aeródromo;
 - 3) El estado de la superficie de la pista y el tipo de superficie de la pista;
 - 4) La pendiente de la pista en la dirección del despegue;
 - 5) No más del 50 % de la componente del viento en cara o no menos del 150 % de la componente de viento en cola notificados; y
 - 6) La pérdida, en su caso, de longitud de pista debido a la alineación del avión antes del despegue.

OPS 1.495

Franqueamiento de obstáculos en el despegue

- a) El operador garantizará que la trayectoria neta de vuelo de despegue permita salvar todos los obstáculos, como mínimo, con un margen vertical de 35 pies, o con un margen horizontal de 90 m más $0,125 \times D$, donde D es la distancia horizontal recorrida por el avión desde el extremo de la distancia de despegue disponible, o el extremo de la distancia de despegue si está programado un viraje antes del final de la distancia de despegue disponible. Para aviones con una envergadura de menos de 60 m se podrá usar un margen horizontal de franqueamiento de obstáculos de la mitad de la envergadura del avión más 60 m más $0,125 \times D$.
- b) Para demostrar el cumplimiento con el anterior subpárrafo a), el operador debe tener en cuenta lo siguiente:
 - 1) La masa del avión en el inicio de la carrera de despegue;
 - 2) La altitud de presión del aeródromo;
 - 3) La temperatura ambiente en el aeródromo; y

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 4) No más del 50 % de la componente de viento en cara o no menos del 150 % de la componente de viento en cola notificados.
- c) Para demostrar el cumplimiento del subpárrafo a) anterior:
- 1) No se permitirán cambios de rumbo hasta el punto en que la trayectoria neta de vuelo de despegue haya alcanzado una altura igual a la mitad de la envergadura, pero no menos de 50 pies por encima de la elevación del extremo del recorrido de despegue disponible. Después, se asume que, hasta una altura de 400 pies el avión no alabea más de 15°. Por encima de una altura de 400 pies se podrán programar ángulos de alabeo mayores de 15°, pero no mayores de 25°;
 - 2) Cualquier parte de la trayectoria neta de vuelo de despegue en la que el avión esté virando con un ángulo de alabeo de más de 15°, deberá franquear todos los obstáculos en los márgenes horizontales que se especifican en los subpárrafos a), d) y e) de este párrafo, y con un margen vertical de 50 pies como mínimo;
 - 3) El operador deberá usar procedimientos especiales, sujetos a la aprobación de la Autoridad, para aplicar ángulos de alabeo incrementados en no más de 20°, entre 200 y 400 pies, o no más de 30° por encima de 400 pies. [Véase Apéndice 1 al OPS 1.495 c) 3)]; y
 - 4) Se debe tener en cuenta el efecto del ángulo de alabeo en las velocidades de operación y la trayectoria de vuelo, incluyendo los incrementos de distancia que resulten del incremento de las velocidades de operación.
- d) Para demostrar el cumplimiento del subpárrafo a) anterior, en los casos en que la trayectoria de vuelo prevista no requiera cambios de rumbo de más de 15°, el operador no necesitará considerar aquellos obstáculos que estén a una distancia lateral mayor que:
- 1) 300 m, si el piloto puede mantener la precisión de navegación requerida en el área a tener en cuenta para los obstáculos; o
 - 2) 600 m para vuelos realizados en las demás condiciones.
- e) Para demostrar el cumplimiento con el anterior subpárrafo a), en los casos en que la trayectoria de vuelo prevista requiera cambios de rumbo mayores de 15°, el operador no tendrá que considerar los obstáculos que estén a una distancia lateral mayor de:
- 1) 600 m, si el piloto puede mantener la precisión de navegación requerida en el área a tener en cuenta para los obstáculos; o
 - 2) 900 m para vuelos en las demás condiciones.
- f) El operador establecerá procedimientos de contingencia que cumplan los requisitos del OPS 1.495 y proporcionen una ruta segura, evitando los obstáculos, para permitir que el avión cumpla con los requisitos en ruta del OPS 1.500, o aterrice en el aeródromo de salida o en uno alternativo de despegue.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.500

En ruta — Un motor inoperativo

- a) El operador garantizará que los datos de la trayectoria neta de vuelo en ruta con un motor inoperativo que se indican en el AFM, apropiados a las condiciones meteorológicas previstas para el vuelo, cumplan con el subpárrafo b) o c) en todos los puntos de la ruta. La trayectoria neta de vuelo deberá tener un gradiente positivo a 1 500 pies por encima del aeródromo en que se supone se efectúa el aterrizaje después del fallo del motor. En condiciones meteorológicas que requieran la operación de sistemas de protección de hielo, se deberá tener en cuenta el efecto de su utilización en la trayectoria neta de vuelo.
- b) El gradiente de la trayectoria neta de vuelo deberá ser positivo como mínimo a 1 000 pies por encima del terreno y obstáculos en la ruta dentro de 9,3 km (5 mn) a ambos lados de la ruta prevista.
- c) La trayectoria neta de vuelo permitirá que el avión siga su vuelo desde la altitud de crucero hasta un aeródromo en el que se pueda efectuar un aterrizaje de acuerdo con el OPS 1.515 o 1.520, según el caso, garantizando el franqueamiento vertical con al menos 2 000 pies sobre todo el terreno y obstáculos de la trayectoria neta de vuelo, dentro de 9,3 km (5 mn) a ambos lados de la ruta prevista, de acuerdo con los subpárrafos 1) a 4) siguientes:
- 1) Suponiendo que el motor falla en el punto más crítico de la ruta;
 - 2) Teniendo en cuenta el efecto de los vientos en la trayectoria de vuelo;
 - 3) Se permite el lanzamiento de combustible en la medida en que se alcance el aeródromo con las reservas de combustible requeridas, si se emplea un procedimiento seguro; y
 - 4) El aeródromo en el que se supone que aterriza el avión, después del fallo de un motor, deberá cumplir con los siguientes criterios:
 - i) Se cumplan los requisitos de performance para la masa prevista de aterrizaje; y
 - ii) Los informes o predicciones meteorológicos, o cualquier combinación de los mismos, y las notificaciones acerca de las condiciones del campo indican que se puede aterrizar con seguridad en la hora estimada de aterrizaje.
- d) Si la precisión de navegación no tiene un nivel de contención del 95 %, para demostrar el cumplimiento con el OPS 1.500, el operador deberá incrementar el ancho de los márgenes de los subpárrafos b) y c) anteriores a 18,5 km (10 mn),

OPS 1.505

En ruta — Aeronaves con tres o más motores, dos motores inoperativos

- a) El operador garantizará que en ningún punto de la trayectoria prevista un avión de tres o más motores esté a una distancia de más de 90 minutos de un aeródromo en el que se cumplan los requisitos de performance aplicables para la masa prevista de aterrizaje, a una velocidad de crucero de largo alcance con todos los motores operativos, temperatura estándar, y aire en calma, a menos que cumpla los subpárrafos b) a f) siguientes.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) Los datos de la trayectoria neta de vuelo en ruta con dos motores inoperativos permitirán que el avión continúe el vuelo, en las condiciones meteorológicas previstas, desde el punto en que se supone que dos motores fallan simultáneamente, hasta un aeródromo en el que se pueda aterrizar y parar completamente el avión, empleando el procedimiento prescrito para un aterrizaje con dos motores inoperativos. La trayectoria neta de vuelo deberá franquear, con un margen vertical mínimo de 2 000 pies, todo el terreno y los obstáculos a lo largo de la ruta dentro de 9,3 km (5 mn) a ambos lados de la ruta prevista. En altitudes y condiciones meteorológicas en que se requiera la operación de los sistemas de protección de hielo, se deberá tener en cuenta el efecto de su uso en los datos de la trayectoria neta de vuelo. Si la precisión de navegación no tiene un nivel de contención del 95 %, el operador deberá incrementar el ancho del margen dado anteriormente hasta 18,5 km (10 mn).
- c) Se supone que los dos motores fallan en el punto más crítico de la parte de la ruta en que el avión está a una distancia de más de 90 minutos de un aeródromo, en el que se cumplan los requisitos de performance aplicables a la masa de aterrizaje prevista, a la velocidad de crucero de largo alcance con todos los motores operativos, temperatura estándar y aire en calma.
- d) La trayectoria neta de vuelo debe tener un gradiente positivo a 1 500 pies por encima del aeródromo en el que se supone que se efectuará el aterrizaje después del fallo de los dos motores.
- e) Se permite el lanzamiento de combustible en la medida en que se alcance el aeródromo con las reservas de combustible requeridas, si se emplea un procedimiento seguro.
- f) La masa prevista del avión en el punto en que se supone que fallan los dos motores no será menor que la masa que incluya una cantidad de combustible suficiente para proseguir el vuelo y llegar hasta el aeródromo donde se supone que se efectúe el aterrizaje, a una altitud de por lo menos 1 500 pies directamente sobre el área de aterrizaje y luego volar nivelado durante 15 minutos.

OPS 1.510

Aterrizaje — Aeródromos de destino y alternativo

- a) El operador garantizará que la masa de aterrizaje del avión, que se determine de acuerdo con el OPS 1.475 a), no exceda la masa de aterrizaje máxima especificada para la altitud y la temperatura ambiente prevista a la hora estimada de aterrizaje en los aeródromos de destino y alternativo.
- b) Para las aproximaciones por instrumentos con altura de decisión por debajo de 200 pies, el operador verificará que la masa de aproximación del avión, teniendo en cuenta la masa de despegue y el combustible que se espera consumir en el vuelo, permite un gradiente de subida de aproximación frustrada de al menos un 2,5 %, con el motor crítico inoperativo, y la velocidad y configuración que se emplean para un motor al aire, o el gradiente publicado, el que sea mayor. La Autoridad deberá aprobar la utilización de un método alternativo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.515

Aterrizaje — Pistas secas

- a) El operador garantizará que la masa de aterrizaje del avión, determinada de acuerdo con el OPS 1.475 a), para la hora estimada de aterrizaje en el aeródromo de destino o en cualquier aeródromo alternativo, permita un aterrizaje con parada total desde 50 pies por encima del umbral:
- 1) Para aviones turbo reactores, dentro del 60 % de la distancia de aterrizaje disponible; o
 - 2) Para aviones turbohélice, dentro del 70 % de la distancia de aterrizaje disponible;
 - 3) Para los procedimientos de Aproximación de descenso pronunciado (Steep Approach), la Autoridad podrá aprobar el uso de datos de distancia de aterrizaje corregidos por coeficientes de acuerdo con los anteriores subpárrafos a)1) y a)2) según el caso, basándose en una altura de protección menor de 50 pies, pero no menor de 35 pies. (Véase el Apéndice 1 a OPS 1.515 a)3));
 - 4) Cuando se demuestre el cumplimiento con los subpárrafos a) 1) y a) 2) anteriores, la Autoridad podrá aprobar excepcionalmente operaciones de aterrizaje corto, de acuerdo con los Apéndices 1 y 2 de este OPS, cuando esté convencida de que existe tal necesidad (Véase Apéndice 1), junto con cualesquiera otras condiciones suplementarias que la Autoridad considere necesarias para garantizar un nivel aceptable de seguridad en cada caso particular.
- b) Para demostrar el cumplimiento con el anterior subpárrafo a), el operador debe tener en cuenta lo siguiente:
- 1) La altitud del aeródromo;
 - 2) No más del 50 % de la componente de viento en cara o no menos del 150 % de la componente de viento en cola; y
 - 3) La pendiente de la pista en la dirección del aterrizaje, si es mayor de ± 2 %.
- c) Para demostrar el cumplimiento del subpárrafo a) anterior, se debe suponer que:
- 1) El avión aterrizará en la pista más favorable, con el aire en calma; y
 - 2) El avión aterrizará en la pista cuya designación sea más probable teniendo en cuenta la velocidad y dirección probable del viento, las características de manejo en tierra del avión y otras condiciones tales como las ayudas al aterrizaje y el terreno.
- d) Si el operador no puede cumplir el subpárrafo c)1) anterior para un aeródromo de destino que sólo tiene una pista y en el que el aterrizaje depende de una componente especificada de viento, se podrá despachar un avión, si se designan 2 aeródromos alternativos que permitan el pleno cumplimiento de los subpárrafos a), b) y c). Antes de iniciar la aproximación a tierra en el aeródromo de destino, el comandante debe asegurarse de que puede hacer un aterrizaje en cumplimiento de OPS 1.510 y de los subpárrafos a) y b) anteriores.
- e) Si un operador no puede cumplir el subpárrafo b)2) anterior para el aeródromo de destino, se podrá despachar la aeronave si se designa un aeródromo alternativo que permita el pleno cumplimiento de los subpárrafos a), b) y c).

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.520

Aterrizaje — Pistas mojadas y contaminadas

- a) El operador garantizará que cuando los informes o predicciones meteorológicos, o una combinación de los mismos, indiquen que la pista pueda estar mojada en la hora estimada de llegada, la distancia de aterrizaje disponible sea como mínimo el 115 % de la distancia de aterrizaje requerida, determinada de acuerdo con el OPS 1.515.
- b) El operador garantizará que cuando los correspondientes informes o predicciones meteorológicos, o una combinación de los mismos, indiquen que la pista pueda estar contaminada a la hora estimada de llegada, la distancia de aterrizaje disponible deberá ser como mínimo la que se determine de acuerdo con el subpárrafo a) anterior, o el 115 % de la determinada de acuerdo con los datos aprobados de distancia de aterrizaje con la pista contaminada, o su equivalente, aceptados por la Autoridad, la que sea mayor.
- c) En una pista mojada, se podrá utilizar una distancia de aterrizaje más corta que la requerida en el subpárrafo a) anterior, pero no menor de la que se requiere en el OPS 1.515 a), si el AFM incluye información adicional específica sobre las distancias de aterrizaje en pistas mojadas.
- d) En una pista contaminada especialmente preparada se podrá utilizar una distancia de aterrizaje más corta que la requerida en el subpárrafo b) anterior, pero no menor de la que se requiere en el OPS 1.515 a), si el AFM incluye información adicional específica sobre las distancias de aterrizaje en pistas contaminadas.
- e) Para demostrar el cumplimiento con los subpárrafos b), c) y d) anteriores, se aplicarán los criterios de el OPS 1.515 según corresponda, salvo que el OPS 1.515 a)1) y 2) no será aplicable al subpárrafo b).

Apéndice a OPS 1.495 c)3)

Aprobación de ángulos de alabeo incrementados

Para usar ángulos de alabeo incrementados que requieran aprobación especial, se deberán cumplir los siguientes criterios:

- 1) El AFM deberá contener los datos aprobados para el incremento requerido de la velocidad operativa y los datos que permitan la construcción de la trayectoria de vuelo, considerando los ángulos de alabeo incrementados y las velocidades.
- 2) Se dispondrá de guiado visual para precisión de la navegación. Los mínimos meteorológicos y las limitaciones de viento estarán especificados para cada pista y estarán aprobados por la Autoridad.
- 3) Entrenamiento de acuerdo con el OPS 1.975

Apéndice 1 OPS 1.515 a)3)

Procedimientos de aproximación de descenso pronunciado

La Autoridad puede aprobar procedimientos de aproximación de descenso pronunciado que utilicen ángulos de pendiente de descenso de 4,5° o más, y con alturas de protección menores de 50 pies pero no menores de 35 pies, siempre que se cumplan los siguientes criterios:

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 1) Cuando se utilicen los criterios de aproximación de descenso pronunciado, el AFM indicará el ángulo máximo de senda de planeo aprobado, cualesquiera otras limitaciones, los procedimientos normales, anormales o de emergencia para la aproximación de descenso pronunciado así como modificaciones de los datos de longitud de campo.
- 2) Se dispondrá de un sistema adecuado de referencia de la senda de planeo que consista, por lo menos, en un sistema visual de indicación de la misma para cada aeródromo en que se van a efectuar procedimientos de aproximación de descenso pronunciado; y
- 3) Los mínimos meteorológicos estarán especificados y aprobados para cada pista que vaya a ser utilizada con un procedimiento de aproximación de descenso pronunciado. Se deberá tener en cuenta lo siguiente:
 - i) La situación de los obstáculos;
 - ii) El tipo de referencia de la senda de planeo y guiado de pista, tales como ayudas visuales, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - iii) La referencia visual mínima que se requiere en la DH y MDA;
 - iv) Los equipos de a bordo disponibles;
 - v) Las cualificaciones de los pilotos y familiarización especial con el aeródromo;
 - vi) Limitaciones y procedimientos del Manual de Vuelo del Avión; y
 - vii) Criterios de aproximación frustrada.

Apéndice 1 a OPS 1.515 a)4)

Operaciones de aterrizaje corto

Para los fines de OPS 1.515 a)4), la distancia utilizada para el cálculo de la masa de aterrizaje permitida puede consistir en la longitud útil de la zona de seguridad declarada más la distancia de aterrizaje disponible declarada. La Autoridad puede aprobar estas operaciones de acuerdo con los siguientes criterios:

- 1) Demostración de la necesidad de operaciones de aterrizaje en corto. La operación debe tener un claro interés público y ser necesaria operacionalmente, bien a causa de la lejanía del aeropuerto o a las limitaciones físicas relacionadas con la ampliación de la pista.
- 2) Criterios del aeroplano y operacionales.
 - i) Únicamente se aprobarán operaciones de aterrizaje en corto para aviones cuya distancia vertical entre la trayectoria del ojo del piloto y la de la parte inferior de las ruedas con el avión, establecida en la trayectoria normal de planeo no supere los 3 metros.
 - ii) Cuando se establezcan mínimos de operación en aeródromo, la visibilidad/RVR mínimos no deben ser inferiores a 1,5 km. Además, en el Manual de Operaciones deben especificarse las limitaciones relativas al viento.
 - iii) Para estas operaciones, el Manual de Operaciones debe especificar la experiencia mínima del piloto, los requisitos de formación y la familiaridad especial con el aeródromo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 3) Se supone que la altura de cruce sobre el comienzo de la longitud utilizable del área de seguridad declarada es de 50 pies.
- 4) Criterios adicionales. La Autoridad podrá imponer condiciones adicionales, si son necesarias para una operación segura, tomando en consideración las características del tipo de avión, las ayudas a la aproximación y las consideraciones de aproximación/aterrizaje frustrado. Estas condiciones adicionales deben ser, por ejemplo, el requisito de sistema indicador visual de inclinación en descenso del tipo VASI/PAPI.

Apéndice 2 OPS 1.515 a)4)

Criterios del aeródromo para operaciones de aterrizaje corto

Criterios relativos al espacio aéreo

- 1) El uso del área de seguridad debe ser aprobado por la Autoridad del aeródromo.
- 2) La longitud utilizable del área de seguridad declarada, de acuerdo con lo previsto del 1.515 a)4) y este Apéndice, no excederá de 90 metros
- 3) El ancho del área de seguridad declarada no será menor que 2 veces el ancho de la pista de vuelo o dos veces la envergadura del avión, la que sea mayor, centrado en el eje extendido de la misma.
- 4) El área de seguridad declarada debe estar libre de obstáculos o depresiones que pudieran poner en peligro a un avión que aterrice antes de la pista de vuelo, y no se permitan objetos móviles en el área de seguridad declarada cuando la pista esté siendo usada para operaciones de aterrizaje corto.
- 5) La pendiente del área de seguridad declarada no excederá del 5 % hacia arriba, ni el 2 % hacia abajo en el sentido del aterrizaje.
- 6) A los fines de esta operación, el requisito de resistencia del pavimento del JAR-OPS 1.480 a) 5) no será aplicable al área de seguridad declarada.

SUBPARTE H

PERFORMANCE CLASE B

OPS 1.525

Generalidades

- a) El operador no operará aviones monomotor:
 - 1) De noche; o
 - 2) En condiciones meteorológicas instrumentales excepto bajo Reglas de Vuelo Visual Especial.

Nota: Las limitaciones al manejo de aviones monomotor están reguladas por OPS 1.240 a)6).

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) El operador considerará los aviones bimotores que no cumplen con los requisitos de ascenso del Apéndice 1 de OPS 1.525 b), como aviones monomotor.

OPS 1.530

Despegue

- a) El operador garantizará que la masa de despegue no exceda la masa máxima de despegue que se especifica en el AFM para la altitud de presión y la temperatura ambiente en el aeródromo en el que se realizará el despegue.
- b) El operador garantizará que la distancia de despegue sin ponderar, según se especifica en el AFM, no exceda de:
- 1) Cuando esté multiplicada por un factor de 1,5, el recorrido de despegue disponible; o
 - 2) Lo siguiente, cuando se disponga de zona de parada y/o zona libre de obstáculos:
 - i) La carrera de despegue disponible;
 - ii) Cuando esté multiplicada por un factor de 1,15, la distancia de despegue disponible; y
 - iii) Cuando esté multiplicada por un factor de 1,3, la distancia de aceleración-parada disponible
- c) Para demostrar el cumplimiento del subpárrafo b) anterior, el operador deberá tener en cuenta lo siguiente:
- 1) La masa del avión en el inicio de la carrera de despegue;
 - 2) La altitud de presión del aeródromo;
 - 3) La temperatura ambiente en el aeródromo;
 - 4) El estado de la superficie de la pista y el tipo de superficie de la pista;
 - 5) La pendiente de la pista en la dirección del despegue;
 - 6) No más del 50 % de la componente de viento de cara o no menos del 150 % de la componente de viento de cola notificadas.

OPS 1.535

Franqueamiento de obstáculos en el despegue — Aviones multi-motores

- a) El operador garantizará que la trayectoria de vuelo de despegue de aviones con dos o más motores, determinada de acuerdo con este subpárrafo, franquee todos los obstáculos con un margen vertical de al menos 50 pies, o por un margen horizontal de 90 m más $0,125 \times D$, donde D es la distancia horizontal recorrida por el avión desde el extremo de la distancia de despegue disponible, o el extremo de la distancia de despegue, si está programado un viraje antes del final de la distancia de despegue disponible, excepto lo que se dispone en los subpárrafos b) y c) siguientes. Para demostrar el cumplimiento del subpárrafo anterior, se debe suponer que:
- a) El operador garantizará que la trayectoria de vuelo de despegue de aviones con dos o más motores, determinada de acuerdo con este subpárrafo, franquee todos los obstáculos con un margen vertical de al menos 50 pies, o por un margen horizontal de 90 m más $0,125 \times D$, donde D es la distancia horizontal recorrida por el avión desde el extremo de la distancia de despegue disponible, o el extremo de la distancia de despegue, si está programado un viraje antes del final de la distancia de despegue disponible, excepto lo que se dispone en los subpárrafos b) y c) siguientes. Para aviones con envergadura inferior a 60 m. podrá utilizarse un franqueamiento de obstáculos horizontal de la mitad de la envergadura del avión más 60 m., más $0,125 \times D$. Para demostrar el cumplimiento del subpárrafo anterior, se debe suponer que:

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 1) La trayectoria de vuelo de despegue comienza a una altura de 50 pies por encima de la superficie al final de la distancia de despegue que se requiere en el OPS 1.530 b), y termina a una altura de 1 500 pies por encima de la superficie;
 - 2) El avión no vire antes de alcanzar una altura de 50 pies por encima de la superficie, y que a partir de entonces el ángulo de alabeo no exceda de 15°;
 - 3) El fallo del motor crítico ocurre en el punto de la trayectoria de vuelo de despegue con todos los motores operativos, en el que se espera perder la referencia visual para evitar obstáculos;
 - 4) El gradiente de la trayectoria de vuelo de despegue desde 50 pies hasta la altura supuesta del fallo del motor, sea igual al gradiente medio con todos los motores operativos durante la subida y transición a la configuración en ruta, multiplicado por un factor de 0,77; y
 - 5) El gradiente de la trayectoria de vuelo de despegue desde la altura alcanzada de acuerdo con el subpárrafo 4) anterior, hasta el final de la trayectoria de vuelo de despegue, sea igual al gradiente de subida en ruta con un motor inoperativo que figure en el AFM.
- b) Para demostrar el cumplimiento del subpárrafo a) anterior, en los casos en que la trayectoria de vuelo prevista no requiera cambios de rumbo de más de 15°, el operador no necesitará considerar aquellos obstáculos que estén a una distancia lateral mayor que:
- 1) 300 m, si el vuelo se efectúa en condiciones que permitan la navegación con guiado visual de rumbo, o si se dispone de ayudas a la navegación que permitan al piloto mantener la trayectoria de vuelo prevista con la misma precisión [Véase el Apéndice 1 del OPS 1.535 b)1) y c)1)]; o
 - 2) 600 m para vuelos realizados en las demás condiciones.
- c) Para demostrar el cumplimiento con el anterior subpárrafo a), en los casos en que la trayectoria de vuelo prevista requiera cambios de rumbo mayores de 15°, el operador no tendrá que considerar los obstáculos que estén a una distancia lateral mayor de:
- 1) 600 m para vuelos en condiciones que permitan la navegación con guiado visual de rumbo [Véase el Apéndice 1 del OPS 1.535 b)1) y c)1)];
 - 2) 900 m para vuelos en las demás condiciones.
- d) Para demostrar el cumplimiento de los subpárrafos a), b) y c) anteriores, el operador deberá tener en cuenta lo siguiente:
- 1) La masa del avión en el inicio de la carrera de despegue;
 - 2) La altitud de presión del aeródromo;
 - 3) La temperatura ambiente en el aeródromo; y
 - 4) No más del 50 % de la componente de viento de cara o no menos del 150 % de la componente de viento de cola notificadas.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.540

En ruta — Aeronaves multimotores

- a) El operador garantizará que el avión, en las condiciones meteorológicas previstas para el vuelo, y en el caso del fallo de un motor, con los demás motores operativos en las condiciones especificadas de potencia máxima continua, sea capaz de continuar el vuelo en o por encima de las altitudes mínimas indicadas en el Manual de Operaciones para un vuelo seguro, hasta un punto a 1 000 pies por encima de un aeródromo en el que se puedan cumplir los requisitos de performance.
- b) Para demostrar el cumplimiento del subpárrafo a) anterior:
- 1) No se deberá asumir que el avión vuele a una altitud superior a la altura en que la velocidad de subida sea igual a 300 pies por minuto, con todos los motores operativos en las condiciones especificadas de potencia máxima continua; y
 - 2) Se asumirá que el gradiente en ruta con un motor inoperativo será el gradiente bruto de descenso o subida, según el caso, aumentado o reducido por un gradiente de 0,5 %.

OPS 1.542

En ruta — Aviones monomotor

- a) El operador garantizará que el avión, en las condiciones esperadas de vuelo, y en el caso de fallo del motor sea capaz de llegar a un lugar en que se pueda efectuar un aterrizaje forzoso seguro. Para aterrizajes en tierra es preciso un lugar en tierra, salvo aprobación en contrario por la Autoridad.
- b) Para demostrar el cumplimiento del subpárrafo a) anterior:
- 1) No deberá asumirse que el avión vuele a una altitud superior a la altura en que la velocidad de subida sea igual a 300 pies por minuto, con todos los motores operativos en las condiciones especificadas de potencia máxima continua; y
 - 2) La gradiente en ruta supuesta será la gradiente bruta de descenso aumentada en una gradiente de 0,5 %.

OPS 1.545

Aterrizaje — Aeródromos de destino y alternativo

El operador garantizará que la masa de aterrizaje del avión, que se determine de acuerdo con el OPS 1.475 a), no exceda la masa de aterrizaje máxima especificada para la altitud y la temperatura ambiente prevista a la hora estimada de aterrizaje en los aeródromos de destino y alternativo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.550

Aterrizaje — Pista seca

- a) El operador garantizará que la masa de aterrizaje del avión determinada de acuerdo con el OPS 1.475 a) para la hora estimada de aterrizaje, permita un aterrizaje con parada total desde 50 pies por encima del umbral, dentro del 70 % de la distancia de aterrizaje disponible en el aeródromo de destino y en cualquier aeródromo alternativo:
- 1) La Autoridad puede aprobar el uso de datos de distancia de aterrizaje corregidos, de acuerdo con este párrafo, basados en una altura de protección de 50 pies o menos, pero no menos de 35 pies [Véase el Apéndice 1 a OPS 1.550 a)];
 - 2) La Autoridad puede aprobar operaciones de aterrizaje corto de acuerdo con los criterios del Apéndice 2 del OPS 1.550 a).
- b) Para demostrar el cumplimiento del subpárrafo a) anterior, el operador tendrá en cuenta lo siguiente:
- 1) La altitud del aeródromo;
 - 2) No más del 50 % de la componente de viento de cara o no menos del 150 % de la componente de viento de cola;
 - 3) El estado de la superficie de la pista y el tipo de superficie de la pista;
 - 4) La pendiente de la pista en la dirección del despegue;
- c) Para despachar un avión de acuerdo con el subpárrafo a) anterior, se deberá asumir que:
- 1) El avión aterrizará en la pista más favorable, con el aire en calma; y
 - 2) El avión aterrizará en la pista cuya designación sea más probable teniendo en cuenta la velocidad y dirección probable del viento, las características de manejo en tierra del avión y otras condiciones tales como las ayudas al aterrizaje y el terreno.
- d) Si un operador no puede cumplir el subpárrafo c)2) anterior para el aeródromo de destino, se podrá despachar el avión si se designa un aeródromo alternativo que permita el total cumplimiento de los subpárrafos a), b) y c) anteriores.

OPS 1.555

Aterrizaje — Pistas mojadas y contaminadas

- a) El operador garantizará que cuando los correspondientes informes o predicciones meteorológicos, o una combinación de los mismos, indiquen que la pista pueda estar mojada a la hora estimada de llegada, la distancia de aterrizaje disponible sea igual o exceda a la distancia de aterrizaje requerida, determinada de acuerdo con el OPS 1.595, multiplicada por un factor de 1,15.
- b) El operador garantizará que cuando los correspondientes informes o predicciones meteorológicos, o una combinación de los mismos, indiquen que la pista pueda estar contaminada a la hora estimada de llegada, la distancia de aterrizaje, determinada utilizando datos que sean aceptables para la Autoridad en estas condiciones, no exceda la distancia de aterrizaje disponible.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- c) En una pista mojada, se podrá utilizar una distancia de aterrizaje más corta que la requerida en el subpárrafo a) anterior, pero no menor de la que se requiere en el OPS 1.515 a), si el AFM incluye información adicional específica sobre las distancias de aterrizaje en pistas mojadas.

*Apéndice 1 de OPS 1.525 b)***General — Despegue y subida en configuración de aterrizaje**

Los requisitos de este Apéndice están basados en el JAR-23.63 c)1) y el JAR-23.63 c)2), en vigor a partir del 11 de marzo de 1994.

a) *Subida de Despegue*

1) Todos los motores operativos

El gradiente fijo de subida, después del despegue, deberá ser como mínimo del 4 % con:

- A) Potencia de despegue en cada motor;
- B) El tren de aterrizaje extendido, salvo que se pueda recoger en no más de 7 segundos, en cuyo caso puede suponerse que está recogido;
- C) Los flaps en posición/es de despegue; y
- D) Una velocidad de subida no menor de $1,1 V_{MC}$ y $1,2 V_{S1}$, la que sea mayor.

2) Un Motor Inoperativo

i) El gradiente estable de subida a una altura de 400 pies por encima de la superficie de despegue debe ser mensurablemente positivo con:

- A) El motor crítico inoperativo y su hélice en la posición de mínima resistencia;
- B) El otro motor en potencia de despegue;
- C) El tren de aterrizaje recogido;
- D) Los flaps en posición/es de despegue; y
- E) Una velocidad de subida igual a la alcanzada a 50 pies.

ii) El gradiente estable de subida no debe ser menor de 0,75 % a una altitud de 1 500 pies por encima de la superficie de despegue con:

- A) El motor crítico inoperativo y su hélice en la posición de mínima resistencia;
- B) El otro motor en no más de la máxima potencia continua;
- C) El tren de aterrizaje recogido;
- D) Los flaps retraídos; y
- E) Una velocidad de subida no menor de $1,2 V_{S1}$.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

b) *Subida en configuración de aterrizaje*

1) Todos los motores operativos

El gradiente fijo de subida debe ser como mínimo del 2,5 % con:

- A) No más de la potencia o empuje que esté disponible 8 segundos después de iniciar el movimiento de los mandos de potencia desde la posición mínima de ralentí de vuelo;
- B) El tren de aterrizaje extendido;
- C) Los flaps en la posición de aterrizaje; y
- D) Una velocidad de subida igual a V_{REF} .

2) Un motor inoperativo

El gradiente estable de subida no debe ser menor del 0,75 % a una altitud de 1 500 pies por encima de la superficie de aterrizaje con:

- A) El motor crítico inoperativo y su hélice en la posición de mínima resistencia;
- B) El otro motor en no más de la máxima potencia continua;
- C) El tren de aterrizaje recogido;
- D) Los flaps retraídos; y
- E) Una velocidad de subida no menor de $1,2 V_{S1}$.

Apéndice 1 del OPS 1.535 b)1) y c)1)

Trayectoria de vuelo de despegue — Navegación con guiado visual de la trayectoria

Para permitir la navegación con guiado visual de la trayectoria, el operador garantizará que las condiciones meteorológicas dominantes en el momento de la operación, incluyendo el techo de nubes y la visibilidad, sean tales que se puedan ver e identificar los puntos de referencia de los obstáculos y/o los del suelo. El Manual de Operaciones especificará, para el/los aeródromo/s afectados, las condiciones meteorológicas mínimas que permitan a la tripulación de vuelo determinar y mantener permanentemente la trayectoria de vuelo correcta con respecto a los puntos de referencia en tierra, para poder efectuar un franqueamiento seguro de obstáculos y del terreno, en la forma siguiente:

- a) El procedimiento deberá definir adecuadamente los puntos de referencia en tierra de tal forma que la trayectoria a volar pueda ser analizada en cuanto a los requisitos de franqueamiento de obstáculos;
- b) El procedimiento estará dentro de la performance del avión en lo relativo a la velocidad de avance, el ángulo de alabeo y los efectos del viento;
- c) Se facilitará una descripción del procedimiento bien de forma escrita y/o gráfica para su utilización por la tripulación; y
- d) Se especificarán las limitaciones de las condiciones medioambientales (p. e., viento, nubes, visibilidad, día/noche, iluminación de ambiente, balizamiento de obstáculos).

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

*Apéndice 1 de OPS 1.550 a)***Procedimientos de aproximación de descenso pronunciado**

La Autoridad puede aprobar procedimientos de Aproximación de Descenso Pronunciado que utilicen ángulos de pendiente de descenso de 4,5° o más, y con alturas de protección menores de 50 pies pero no menores de 35 pies, siempre que se cumplan los siguientes criterios:

- 1) Cuando se utilicen los criterios de aproximación de descenso pronunciado, el AFM indicará el ángulo máximo de senda de planeo aprobado, cualesquiera otras limitaciones, los procedimientos normales, anormales o de emergencia para la aproximación de descenso pronunciado así como modificaciones de los datos de longitud de campo.
- 2) Se dispondrá de un sistema adecuado de referencia de la senda de planeo que consista, por lo menos, en un sistema visual de indicación de la misma para cada aeródromo en que se van a efectuar procedimientos de aproximación de descenso pronunciado; y
- 3) Los mínimos meteorológicos estarán especificados y aprobados para cada pista que vaya a ser utilizada con un procedimiento de aproximación de descenso pronunciado. Se deberá tener en cuenta lo siguiente:
 - i) La situación de los obstáculos;
 - ii) El tipo de referencia de la senda de planeo y guiado de pista, tales como ayudas visuales, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - iii) La referencia visual mínima que se requiere en la DH y MDA;
 - iv) Los equipos de a bordo disponibles;
 - v) Las cualificaciones de los pilotos y familiarización especial con el aeródromo;
 - vi) Limitaciones y procedimientos del Manual de Vuelo del Avión; y
 - vii) Criterios de aproximación frustrada.

*Apéndice 2 de OPS 1.550 a)***Operaciones de aterrizaje corto**

Para los fines de OPS 1.550 a)2), la distancia utilizada para el cálculo de la masa de aterrizaje permitida puede consistir en la longitud utilizable de la zona de seguridad declarada más la distancia de aterrizaje declarada disponible. La Autoridad podrá aprobar estas operaciones de conformidad con los siguientes criterios:

- 1) El uso del área de seguridad declarada debe ser aprobado por la Autoridad del aeródromo.
- 2) El área de seguridad declarada debe estar libre de obstáculos o depresiones que pudieran poner en peligro a un avión que aterrice antes de la pista de vuelo, y no se permitan objetos móviles en el área de seguridad declarada cuando la pista esté siendo usada para operaciones de aterrizaje corto.
- 3) La pendiente del área de seguridad declarada no excederá del 5 % hacia arriba, ni del 2 % hacia abajo en el sentido del aterrizaje.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 4) La longitud utilizable del área de seguridad declarada de acuerdo con lo previsto en este Apéndice, no excederá de 90 metros;
- 5) El ancho del área de seguridad declarada no será menor que 2 veces el ancho de la pista de vuelo, centrado con el eje extendido de la misma.
- 6) Se supone que la altura de cruce sobre el comienzo de la longitud utilizable del área de seguridad declarada no será menor de 50 pies.
- 7) A los fines de esta operación, el requisito de resistencia del pavimento del JAR-OPS 1.480 a) 5) no será aplicable al área de seguridad declarada.
- 8) Los mínimos meteorológicos deben especificarse y estar aprobados para cada pista de vuelo que se use, y no serán menores de los mayores para VFR, o mínimos de aproximación de no precisión.
- 9) Los requisitos de los pilotos deberán ser especificados [Véase OPS 1.975 a)].
- 10) La Autoridad podrá imponer condiciones adicionales, si son necesarias para una operación segura, tomando en consideración las características del tipo de avión, las ayudas a la aproximación y las consideraciones de aproximación/aterrizaje frustrado.

SUBPARTE I

PERFORMANCE CLASE C

OPS 1.560

Generalidades

El operador garantizará que para determinar el cumplimiento de los requisitos de esta Subparte, se complementen los datos de performance aprobados del AFM, con otros datos que sean aceptables a la Autoridad según sea necesario, si los del AFM son insuficientes.

OPS 1.565

Despegue

- a) El operador garantizará que la masa de despegue no exceda la masa máxima de despegue que se especifica en el AFM para la altitud de presión y la temperatura ambiente en el aeródromo en el que se realizará el despegue.
- b) El operador garantizará que, para los aviones cuyos datos de longitud de campo de despegue contenidos en el AFM no incluyan los relativos a fallo de motor, la distancia desde el inicio del recorrido de despegue requerida hasta que el avión alcance una altura de 50 pies por encima de la superficie, con todos los motores operativos en las condiciones especificadas de potencia máxima de despegue, multiplicada por uno de los factores siguientes:
 - 1) 1.33 para aviones bimotores; o bien
 - 2) 1.25 para aviones trimotor; o bien
 - 3) 1.18 para aviones con cuatro motores,no exceda del recorrido de despegue disponible del aeródromo en el que vaya a efectuarse el despegue

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- c) El operador garantizará que para aviones cuyos datos de longitud de campo de despegue contenidos en el AFM contengan los relativos a fallos del motor, se cumplan los siguientes requisitos de acuerdo con las especificaciones del AFM:
- 1) La distancia de aceleración-parada no deberá exceder la distancia de aceleración-parada disponible;
 - 2) La distancia de despegue no debe exceder la distancia de despegue disponible, con una longitud de zona libre de obstáculos que no exceda la mitad de la carrera de despegue disponible;
 - 3) La carrera de despegue no deberá exceder el trayecto de despegue disponible;
 - 4) El cumplimiento de este párrafo se debe demostrar usando un único valor de V_1 para el despegue abortado y la continuación del mismo; y
 - 5) En una pista mojada o contaminada, la masa de despegue no deberá exceder la permitida para un despegue en una pista seca bajo las mismas condiciones.
- d) Para demostrar el cumplimiento de los subpárrafos b) y c) anteriores, el operador debe tener en cuenta lo siguiente:
- 1) La altitud de presión del aeródromo;
 - 2) La temperatura ambiente en el aeródromo;
 - 3) El estado de la superficie de la pista y el tipo de superficie de la pista;
 - 4) La pendiente de la pista en la dirección del despegue;
 - 5) No más del 50 % de la componente de viento en cara o no menos del 150 % de la componente de viento de cola notificados; y
 - 6) La pérdida, en su caso, de longitud de pista debido a la alineación del avión antes del despegue.

OPS 1.570

Franqueamiento de obstáculos en el despegue

- a) El operador garantizará que la trayectoria de vuelo de despegue con un motor inoperativo franquea todos los obstáculos con un margen vertical de al menos 50 pies más $0,01 \times D$ como mínimo, o con un margen horizontal de al menos 90 m. más $0,125 \times D$ como mínimo, donde D es la distancia horizontal recorrida por el avión desde el final de la distancia de despegue disponible. Para aviones con una envergadura de menos de 60 m. se podrá usar un margen horizontal de franqueamiento de obstáculos de la mitad de la envergadura del avión más 60 m. más $0,125 \times D$.
- b) La trayectoria de vuelo de despegue se deberá iniciar a una altura de 50 pies por encima de la superficie al final de la distancia de despegue requerida en el OPS 1.565 b) o c), según el caso, y terminar a una altura de 1 500 pies por encima de la superficie.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- c) Para demostrar el cumplimiento con el anterior subpárrafo a), el operador debe tener en cuenta lo siguiente:
- 1) La masa del avión en el inicio de la carrera de despegue;
 - 2) La altitud de presión del aeródromo;
 - 3) La temperatura ambiente en el aeródromo; y
 - 4) No más del 50 % de la componente de viento de cara o no menos del 150 % de la componente de viento de cola notificadas.
- d) Para demostrar cumplimiento con el subpárrafo a) anterior, no se permitirán cambios de rumbo hasta que se haya alcanzado una altura de 50 pies por encima de la superficie. Después, se asume que, hasta una altura de 400 pies el avión no alabea más de 15°. Por encima de una altura de 400 pies se podrán programar ángulos de alabeo de 15°, pero no mayores de 25°. Se debe tener en cuenta el efecto del ángulo de alabeo en las velocidades de operación y la trayectoria de vuelo, incluyendo los incrementos de distancia que resulten del incremento de las velocidades de operación.
- e) Para demostrar el cumplimiento con subpárrafo a) anterior, en los casos en que no se requieren cambios de rumbo de más de 15°, el operador no tendrá que considerar los obstáculos que estén a una distancia lateral mayor de:
- 1) 300 m, si el piloto puede mantener la precisión de navegación requerida en el área a tener en cuenta para los obstáculos; o
 - 2) 600 m para vuelos realizados en las demás condiciones.
- f) Para demostrar el cumplimiento del subpárrafo a) anterior, en los casos en que la trayectoria de vuelo prevista requiera cambios de rumbo mayores de 15°, el operador no tendrá que considerar los obstáculos que estén a una distancia lateral mayor de:
- 1) 600 m, si el piloto puede mantener la precisión de navegación requerida en el área a tener en cuenta para los obstáculos; o
 - 2) 900 m para vuelos en las demás condiciones.
- g) El operador establecerá procedimientos de contingencia que cumplan los requisitos del OPS 1.570 y proporcionen una ruta segura, evitando los obstáculos, para permitir que el avión cumpla con los requisitos en ruta del OPS 1.580, o aterrice en el aeródromo de salida o en uno alternativo de despegue.

OPS 1.575

En ruta — Todos los motores operativos

El operador garantizará que el avión, en las condiciones meteorológicas previstas para el vuelo, en cualquier punto de su ruta o en cualquier desviación prevista de ella, será capaz de alcanzar un régimen de ascenso de 300 pies por minuto, como mínimo, con todos los motores operativos dentro de las condiciones especificadas de potencia máxima continua en:

PROPUESTA INICIAL

- 1) Las altitudes mínimas para un vuelo seguro en cada etapa de la ruta a volar, o de cualquier desviación prevista de las mismas que se especifique, o calculada con la información contenida en el Manual de Operaciones respecto al avión; y
- 2) Las altitudes mínimas que sean necesarias para cumplir con las condiciones prescritas en los OPS 1.580 y 1.585, según corresponda.

OPS 1.580

En Ruta — Un motor inoperativo

- a) El operador garantizará que el avión, en las condiciones meteorológicas previstas para el vuelo, en el caso de que un motor quede inoperativo en cualquier punto de su ruta, o en cualquier desviación prevista de la misma, y con el resto de motores operando dentro de las condiciones especificadas de potencia máxima continua, sea capaz de continuar el vuelo desde la altitud de crucero a un aeródromo en el que se pueda efectuar un aterrizaje de acuerdo con los OPS 1.595 u OPS 1.600, según corresponda, franqueando los obstáculos en 9,3 km. (5 mn) a ambos lados de la trayectoria prevista con un margen vertical mínimo de:
 - 1) 1 000 pies cuando el régimen de ascenso sea cero o mayor; o
 - 2) 2 000 pies cuando el régimen de ascenso sea negativo.
- b) La trayectoria de vuelo tendrá una pendiente positiva a una altitud de 450 m (1 500 pies) por encima del aeródromo en el que se supone que se efectuará el aterrizaje después del fallo de un motor.
- c) A los efectos de este subpárrafo, el régimen de ascenso del avión se considerará de 150 pies por minuto menor que el régimen de ascenso bruto especificado.
- d) Para demostrar cumplimiento con este párrafo, el operador incrementará el ancho de los márgenes del anterior subpárrafo a) a 18,5 km. (10 mn) si la precisión de navegación no alcanza un nivel de contención del 95 %.
- e) Se permite el lanzamiento de combustible en la medida en que se alcance el aeródromo con las reservas de combustible requeridas, si se emplea un procedimiento seguro.

OPS 1.585

En ruta — Aeronaves con tres o más motores. Dos motores inoperativos

- a) El operador garantizará que, en ningún punto a lo largo de la trayectoria prevista, un avión con tres o más motores estará a una distancia de más de 90 minutos de un aeródromo en el que se cumpla con los requisitos de performance aplicables a la masa de aterrizaje prevista, a la velocidad de crucero de largo alcance con todos los motores operativos a la temperatura normal y con el aire en calma, a no ser que cumpla con los subpárrafos b) a e) siguientes.

PROPUESTA MODIFICADA

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) La trayectoria de vuelo con dos motores inoperativos deberá permitir que el avión continúe el vuelo, en las condiciones meteorológicas previstas, franqueando todos los obstáculos en 9,3 km. (5 mn) a ambos lados de la trayectoria prevista, con un margen vertical de 2 000 pies como mínimo, hasta un aeródromo en el que se cumpla con los requisitos de performance aplicables a la masa de aterrizaje prevista.
- c) Se supone que los dos motores fallan en el punto más crítico de la parte de la ruta en que el avión está a una distancia de más de 90 minutos de un aeródromo, en el que se cumplan los requisitos de performance aplicables a la masa de aterrizaje prevista, a la velocidad de crucero de largo alcance con todos los motores operativos, temperatura estándar y aire en calma.
- d) La masa prevista del avión en el punto en que se supone que fallan los dos motores, no debe ser menor que la que incluya una cantidad de combustible suficiente para proceder a un aeródromo, donde se supone que se efectúa el aterrizaje, y para llegar allí a una altitud de, al menos, 450 m (1 500 pies) directamente por encima de la zona de aterrizaje y luego volar nivelado durante 15 minutos.
- e) A los efectos de este subpárrafo se debe considerar que el régimen disponible de ascenso del avión será de 150 pies por minuto menor del especificado
- f) Para demostrar cumplimiento con este párrafo, el operador incrementará el ancho de los márgenes del anterior subpárrafo a) a 18,5 km. (10 mn) si la precisión de navegación no alcanza un nivel de contención del 95 %.
- g) Se permite el lanzamiento de combustible en la medida en que se alcance el aeródromo con las reservas de combustible requeridas, si se emplea un procedimiento seguro.

OPS 1.590

Aterrizaje — Aeródromos de destino y alternativo

El operador garantizará que la masa de aterrizaje del avión determinada de acuerdo con el OPS 1.475 a) no exceda la masa máxima de aterrizaje especificada en el AFM para la altitud y, si está incluida en el mismo, la temperatura ambiente prevista en los aeródromos de destino y alternativo, a la hora estimada de llegada.

OPS 1.595

Aterrizaje — Pistas secas

- a) El operador garantizará que la masa de aterrizaje del avión determinada de acuerdo con el OPS 1.475 a) para la hora estimada de aterrizaje, permita un aterrizaje con parada total desde 50 pies por encima del umbral, dentro del 70 % de la distancia de aterrizaje disponible en el aeródromo de destino y cualquier aeródromo alternativo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

b) Para demostrar el cumplimiento con el anterior subpárrafo a), el operador debe tener en cuenta lo siguiente:

- 1) La altitud del aeródromo;
- 2) No más del 50 % de la componente de viento en cara o no menos del 150 % de la componente de viento en cola;
- 3) El tipo de superficie de la pista; y
- 4) La pendiente de la pista en la dirección del aterrizaje.

c) Para despachar un avión de acuerdo con el subpárrafo a) anterior se debe suponer que:

- 1) El avión aterrizará en la pista más favorable con el aire en calma; y
- 2) El avión aterrizará en la pista cuya designación sea más probable teniendo en cuenta la velocidad y dirección probable del viento, las características de manejo en tierra del avión y otras condiciones tales como las ayudas al aterrizaje y el terreno.

d) Si un operador no puede cumplir el subpárrafo b) 2) anterior para el aeródromo de destino, se podrá despachar la aeronave si se designa un aeródromo alternativo que permita el pleno cumplimiento de los subpárrafos a), b) y c).

d) Si un operador no puede cumplir el subpárrafo c)2) anterior para el aeródromo de destino, se podrá despachar la aeronave si se designa un aeródromo alternativo que permita el pleno cumplimiento de los subpárrafos a), b) y c).

OPS 1.600

Sin modificar

Aterrizaje — Pistas mojadas y contaminadas

- a) El operador garantizará que cuando los correspondientes informes o predicciones meteorológicos, o una combinación de los mismos, indiquen que la pista pueda estar mojada a la hora estimada de llegada, la distancia de aterrizaje disponible sea igual o exceda a la distancia de aterrizaje requerida, determinada de acuerdo con el OPS 1.595, multiplicada por un factor de 1,15.
- b) El operador garantizará que cuando los correspondientes informes o predicciones meteorológicos, o una combinación de los mismos, indiquen que la pista pueda estar contaminada a la hora estimada de llegada, la distancia de aterrizaje, determinada utilizando datos que sean aceptables para la Autoridad en estas condiciones, no exceda la distancia de aterrizaje disponible.

SUBPARTE J

MASA Y CENTRADO

OPS 1.605

Generalidades

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.605)

- a) El operador garantizará que durante cualquier fase de la operación, la carga, masa y centro de gravedad del avión cumplan con las limitaciones especificadas en el AFM aprobado, o el Manual de Operaciones si es más restrictivo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) El operador determinará la masa y el centro de gravedad de cualquier avión mediante un pesaje real antes de la entrada inicial en servicio y, posteriormente, a intervalos de 4 años si se emplean masas individuales de aviones, y de 9 años si se emplean masas de flota. Los efectos acumulativos de las modificaciones y reparaciones en la masa y centrado se deberán reflejar y documentar adecuadamente. Asimismo, los aviones se deberán volver a pesar si no se conoce con precisión el efecto de las modificaciones en la masa y el centrado.
- c) El operador debe determinar la masa de todos los elementos operativos y de los miembros de la tripulación incluidos en la masa de operación en vacío del avión mediante pesada o utilizando masas normalizadas. Debe determinarse la influencia de su posición sobre el centro de gravedad del avión.
- d) El operador determinará la masa de la carga de tráfico, incluyendo cualquier lastre, mediante un pesaje real, o de acuerdo con las masas normalizadas de pasajeros y equipaje que se especifican en el OPS 1.620.
- e) El operador determinará la masa de la carga de combustible empleando la densidad real o, si no se conoce, la densidad calculada de acuerdo con un método especificado en el Manual de Operaciones.

OPS 1.607

Terminologíaa) *Masa operativa en seco*

La masa total del avión listo para un tipo específico de operación, excluyendo todo el combustible utilizable y la carga. Esta masa incluye elementos tales como:

- 1) Tripulación y equipaje de tripulación;
- 2) Mayordomía y equipo portátil de servicio a pasajeros; y
- 3) Agua potable y líquidos de lavabos

b) *Masa máxima de combustible cero*

La masa máxima permitida de un avión sin combustible utilizable. La masa de combustible contenida en ciertos depósitos se deberá incluir en la masa con combustible cero cuando se mencione explícitamente en las limitaciones del AFM.

c) *Masa máxima estructural en aterrizaje*

La masa máxima total del avión permitida en el aterrizaje en condiciones normales.

d) *Masa estructural máxima en despegue*

La masa máxima total del avión permitida al inicio del recorrido de despegue.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

e) Clasificación de los pasajeros

- 1) Se definen como adultos, de género masculino y femenino, a las personas de 12 años de edad o más.
- 2) Se definen como niños a las personas de una edad comprendida entre 2 y 12 años.
- 3) Se definen como bebés a las personas de menos de 2 años de edad.

f) *Carga de tráfico*

La masa total de pasajeros, equipaje y carga, incluyendo cualquier carga no comercial.

OPS 1.610

Carga, masa y centrado

El operador especificará, en el Manual de Operaciones, los principios y métodos empleados en el sistema de carga, y de masa y centrado que cumplan con los requisitos del OPS 1.605. Este sistema cubrirá todos los tipos de operación previstos.

OPS 1.615

Valores de masa para la tripulación

- a) El operador utilizará los siguientes valores de masa para determinar la masa operativa en seco:
 - 1) Masas reales incluyendo cualquier equipaje de la tripulación; o
 - 2) Masas estándar, incluyendo equipaje de mano, de 85 kg. para los miembros de la tripulación de vuelo y de 75 kg. para los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros; o
 - 3) Otras masas estándar que sean aceptables para la Autoridad.
- b) El operador corregirá la masa operativa en seco para tener en cuenta cualquier equipaje adicional. La posición de este equipaje adicional se deberá tener en cuenta cuando se establezca el centro de gravedad del avión.

OPS 1.620

Valores de masa para pasajeros y equipaje

- a) El operador calculará la masa de los pasajeros y del equipaje facturado utilizando la masa real pesada de cada persona y la masa real pesada del equipaje, o los valores estándar de masa especificados en las siguientes Tablas 1 a 3, excepto cuando el número de asientos disponibles para pasajeros sea inferior a 10. En estos casos se podrá establecer la masa de los pasajeros mediante el uso de una declaración verbal de, o en nombre de, cada pasajero y añadiéndole una cantidad constante predeterminada para el equipaje de mano y prendas de abrigo. (Debe incluirse en el manual de operaciones el procedimiento que especifique cuándo seleccionar masas reales o estándar y el procedimiento a seguir cuando se utilicen declaraciones verbales).

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) Si se determina la masa real mediante pesaje, el operador garantizará que se incluyan los efectos personales y el equipaje de mano de los pasajeros. Ese pesaje se deberá llevar a cabo inmediatamente antes del embarque y en un lugar adyacente.
- c) Si se determina la masa de los pasajeros utilizando valores estándar de masa, se deberán emplear los mismos valores de masa de las Tablas 1 y 2 siguientes. Las masas estándar incluyen el equipaje de mano y la masa de cualquier bebé de menos de 2 años de edad llevado por un adulto en su asiento. Se considerará a los bebés que ocupen asientos individuales como niños, a los efectos de este subpárrafo.
- d) *Valores de masa para pasajeros — 20 asientos o más*
- 1) Cuando el número total de asientos disponibles en un avión es de 20 pasajeros o más, son aplicables las masas estándar de la Tabla 1 referidas a hombres y mujeres. Alternativamente, en los casos en que el número total de asientos disponible sea de más de 30, serán de aplicación los valores de masa "Todos los adultos" de la Tabla 1.
 - 2) A los efectos de la Tabla 1, un vuelo chárter para vacaciones significa un vuelo chárter que se prevé únicamente como un elemento de un paquete de viaje de vacaciones. Se aplican los valores de masa de chárter de vacaciones siempre que no más del 5 % de los asientos de pasajeros instalados en el avión, sean usados para transporte gratuito de ciertas categorías de pasajeros.

Tabla 1

Asientos de pasajeros:	20 y más		más de 30 todos adultos
	Hombre	Mujer	
Todos los vuelos excepto chárter de vacaciones	88 kg	70 kg	84 kg
Chárter de vacaciones	83 kg	69 kg	76 kg
Niños	35 kg	35 kg	35 kg

- e) *Valores de masa para pasajeros — 19 asientos o menos*

- 1) Cuando el número total de asientos disponibles en un avión es de 19 pasajeros o menos, son aplicables las masas estándar de la Tabla 2.
- 2) En vuelos en que no se lleve equipaje de mano en la cabina de pasajeros o cuando se tenga en cuenta el equipaje de mano por separado, se podrán restar 6 kg. de las anteriores masas para hombres y mujeres. Artículos tales como un abrigo, un paraguas, un bolso pequeño, material de lectura o una pequeña cámara no se consideran equipaje de mano a los efectos de este subpárrafo.

Tabla 2

Asientos de pasajeros:	1-5	6-9	10-19
Hombres	104 kg	96 kg	92 kg
Mujeres	86 kg	78 kg	74 kg
Niños	35 kg	35 kg	35 kg

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

f) *Valores de masa para equipaje*

- 1) Cuando el número total de asientos disponibles para pasajeros en el avión sea de 20 o más, son aplicables los valores estándar de masa que se indican en la Tabla 3 para cada elemento de equipaje facturado. Para aviones con menos de 19 asientos para pasajeros, se deberá emplear la masa real del equipaje facturado, que se determinará mediante pesaje.
- 2) A los efectos de la Tabla 3:
 - i) Vuelo doméstico significa un vuelo cuyo origen y destino se encuentran dentro de las fronteras de un Estado;
 - ii) Vuelos en la región europea significa vuelos, que no sean vuelos domésticos, cuyo origen y destino se encuentran dentro del área que se especifica en el Apéndice 1 del OPS 1.620 f); y
 - iii) Vuelo intercontinental, que no sean vuelos en la región europea, significa un vuelo cuyo origen y destino se encuentran en distintos continentes.

Tabla 3

20 o más asientos

Tipo de vuelo	Masa estándar de equipaje
Domésticos	11 kg
Dentro de la región europea	13 kg
Intercontinentales	15 kg
Todos los demás	13 kg

- g) Si un operador desea emplear valores estándar de masa distintos de los contenidos en las anteriores Tablas 1 a 3, deberá informar a la Autoridad de sus motivos y obtener su aprobación previa. También deberá presentar, para su aprobación, un plan detallado de estudio de pesaje y aplicar el método de análisis estadístico que se incluye en el Apéndice 1 del OPS 1.620 g). Tras la verificación y aprobación por la Autoridad de los resultados del estudio de pesaje, los valores estándar de masa revisados serán únicamente aplicables a ese operador. Los valores estándar de masa revisados sólo se podrán utilizar en circunstancias similares a aquellas bajo las que se realizó el estudio. Cuando las masas estándar revisadas excedan las de las Tablas 1-3, se emplearán esos valores más altos.
- h) En cualquier vuelo en que se identifique el transporte de un número significativo de pasajeros cuya masa, incluyendo su equipaje de mano, previsiblemente excede los valores de masa estándar para pasajeros, el operador determinará la masa real de los mismos mediante pesaje o añadiendo un incremento adecuado de masa.
- i) Si se emplean los valores estándar de masa del equipaje facturado y un número significativo de pasajeros factura equipaje que previsiblemente exceda la masa estándar para equipaje, el operador deberá determinar la masa real de ese equipaje mediante pesaje o añadiendo un incremento adecuado de masa.
- j) El operador garantizará que se notifique al comandante cuando se haya empleado un método no estándar para determinar la masa de la carga y que se declara dicho método en la documentación relativa a masa y centrado.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.625

Documentación de masa y centrado

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.625)

- a) El operador cumplimentará la documentación de masa y centrado antes de cada vuelo especificando la carga y su distribución. La documentación de masa y centrado deberá permitir al comandante determinar que la carga y su distribución son tales que no se excedan los límites de masa y centrado del avión. El nombre de la persona que prepara la documentación de masa y centrado se identificará en el documento. La persona que supervisa la carga del avión confirmará con su firma que la carga y su distribución están de acuerdo con la documentación de masa y centrado. Este documento debe ser aceptable para el comandante, indicándose su aceptación mediante su visto bueno o equivalente. [Véase también OPS 1.1055 a)12).]
- b) El operador establecerá procedimientos para cambios de última hora en la carga.
- c) Previa aprobación de la Autoridad, el operador podrá utilizar procedimientos alternativos a lo requerido por los subpárrafos a) y b) anteriores.

*Apéndice 1 de OPS 1.605***Masa y Centrado — Generalidades**

Véase OPS 1.605

- a) *Determinación de la masa operativa en seco de un avión*
 - 1) Pesaje de un avión
 - i) Los aviones nuevos se suelen pesar en la fábrica y se podrán poner en operación sin volverlos a pesar, si se han corregido los registros de masa y centrado para reflejar alteraciones o modificaciones del avión. Los aviones que se transfieran de un operador de las JAA con un programa aprobado de control de masa a otro operador JAA con un programa aprobado, no necesitan pesarse previamente a su utilización por el operador receptor a menos que hayan transcurrido más de 4 años desde el último pesaje.
 - ii) La masa y posición del centro de gravedad (CG) individual de cada avión se deben restablecer periódicamente. El intervalo máximo entre dos pesajes deberá estar definido por el operador y deberá cumplir con los requisitos del OPS 1.605 b). Además, la masa y el CG de cada avión se restablecerá mediante:
 - A) Pesaje; o
 - B) Cálculo, si el operador puede facilitar la necesaria justificación para probar la validez del método de cálculo elegido,

0,5 % de la masa máxima de aterrizaje, o el cambio acumulado de la posición del CG exceda el 0,5 % de la cuerda media aerodinámica.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

2) Masa de la flota y posición del CG

i) Para una flota, o grupo de aviones del mismo modelo y configuración, se podrá utilizar una masa operativa en seco y posición del CG promedios como masa y posición del CG de la flota, siempre que las masas operativa seca y posiciones del CG de los aviones individuales, cumplan con las tolerancias especificadas en el subpárrafo ii) siguiente. Además, son aplicables los criterios especificados en los subpárrafos iii), iv) y a)3) siguientes.

ii) Tolerancias

- A) Si la masa operativa en seco de cualquier avión que se pese, o la masa operativa seca calculada de cualquier avión de una flota, varía en más de $\pm 0,5\%$ de la masa máxima estructural de aterrizaje con la masa operativa seca de la flota, o la posición del CG varía en más del $\pm 0,5\%$ de la cuerda media aerodinámica del CG de la flota, se eliminará ese avión de la flota. Se podrán establecer flotas independientes, cada una de ellas con distintas masas medias de flota.
- B) Cuando la masa del avión se encuentra dentro de la tolerancia de la masa operativa en seco de la flota, pero su posición del CG se encuentra fuera de la tolerancia permitida de la flota, se podrá seguir operando el avión con la masa operativa de la flota, pero con una posición del CG individual.
- C) Si cuando se compara con otros aviones de la flota un avión individual tiene una diferencia física, que pueda calcularse con precisión (p. e., configuración de cocinas o cabina de pasaje), que dé lugar a que se excedan las tolerancias de la flota, se podrá mantener en la misma siempre que se apliquen correcciones adecuadas a la masa y/o posición del CG para ese avión.
- D) Los aviones para los que no se ha publicado la cuerda media aerodinámica se operarán con sus valores individuales de masa y posición del CG, o serán objeto de un estudio y aprobación especial.

iii) Utilización de valores de la flota

- A) Después de pesar un avión, o si sucede algún cambio en equipamiento o configuración, el operador verificará que se encuentra dentro de las tolerancias especificadas en el anterior subpárrafo 2)ii).
- B) Los aviones que no se hayan pesado desde la última evaluación de la masa de la flota, se pueden mantener en una flota operando con valores de flota, siempre que los valores individuales se revisen mediante cálculo y que permanezcan dentro de las tolerancias que se definen en el subpárrafo 2)ii) anterior. Si estos valores individuales no están ya dentro de las tolerancias permitidas, el operador debe o bien determinar nuevos valores de flota que cumplan las condiciones de los subpárrafos anteriores 2)i) y 2)ii), u operar los aviones que no se encuentren dentro de los límites con sus valores individuales.
- C) Para añadir un avión a una flota que se opera con valores de flota, el operador verificará mediante pesaje o cálculo que sus valores reales se encuentran dentro de las tolerancias especificadas en el subpárrafo 2)ii) anterior.

PROPUESTA INICIAL

iv) Para cumplir con lo dispuesto en el subpárrafo 2)i) anterior, los valores de flota deben actualizarse al menos al final de cada evaluación de masa de la flota.

3) Número de aviones que se pesarán para obtener los valores de flota

i) Si "n" es el número de aviones en la flota que utiliza valores de flota, el operador debe pesar como mínimo, en el período entre dos evaluaciones de la masa de flota, un cierto número de aviones que se define en la siguiente Tabla:

Número mínimo de aviones de la flota	Número mínimo de pesajes
2 ó 3	n
4 a 9	$(n + 3)/2$
10 o más	$(n + 51)/10$

ii) Al elegir los aviones que se pesarán, se deberían seleccionar los aviones de la flota con el mayor tiempo transcurrido desde su último pesaje.

iii) El intervalo entre 2 evaluaciones de la masa de flota no debe exceder de 48 meses.

4) Procedimiento de pesaje

i) El pesaje debe ser llevado a cabo por el fabricante o por una organización de mantenimiento aprobada.

ii) Se deben tomar las precauciones adecuadas que estén de acuerdo con prácticas aceptables, tales como:

- A) Comprobar la integridad del avión y de sus equipos;
- B) Determinar que los fluidos son adecuadamente tenidos en cuenta;
- C) Asegurar que el avión esté limpio; y
- D) Asegurar que el pesaje se lleva a cabo en un local cerrado.

iii) Cualquier equipo que se utilice en el pesaje debe estar adecuadamente calibrado, ajustado a cero y utilizado de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Cada báscula se calibrará cada dos años, o en el período de tiempo especificado por el fabricante del equipo, el que sea menor, bien por el fabricante, por un departamento civil de pesas y medidas o por una organización debidamente autorizada. El equipo debe permitir que se determine la masa del avión con precisión. [Véase Apéndice 1 al OPS 1.605, párrafo a) 4) iii).]

b) Masas estándar especiales para la carga de tráfico

Además de las masas estándar de pasajeros y equipaje facturado, el operador podrá someter a la Autoridad para su aprobación, masas estándar de otros elementos de la carga.

PROPUESTA MODIFICADA

iii) Cualquier equipo que se utilice en el pesaje debe estar adecuadamente calibrado, ajustado a cero y utilizado de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Cada báscula se calibrará cada dos años, o en el período de tiempo especificado por el fabricante del equipo, el que sea menor, bien por el fabricante, por un departamento civil de pesas y medidas o por una organización debidamente autorizada. El equipo debe permitir que se determine la masa del avión con precisión.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

c) *Carga del avión*

- 1) El operador garantizará que la carga de sus aviones se lleve a cabo bajo la supervisión de personal cualificado.
- 2) El operador garantizará que la operación de carga esté de acuerdo con los datos que se han empleado para calcular la masa y centrado del avión.
- 3) El operador cumplirá con límites estructurales adicionales, tales como las limitaciones de la resistencia del suelo, la máxima carga por metro lineal, la masa máxima por compartimento de carga y/o los límites máximos de asientos.

d) *Límites del centro de gravedad*1) *Envolvente operativa del CG*

A menos que se aplique asignación de asientos y se tengan en cuenta con precisión los efectos del número de pasajeros por fila de asientos, de la carga en los compartimentos individuales de carga, y del combustible en depósitos individuales en el cálculo del centrado, se aplicarán márgenes de operación a la envolvente certificada del centro de gravedad. Al determinar los márgenes del CG, se deben tener en cuenta posibles desviaciones de la distribución supuesta de la carga. Si se aplica la libre elección de asientos, el operador introducirá procedimientos para asegurar que la tripulación de vuelo o de cabina de pasajeros tome acciones correctivas si se produce una ocupación de asientos extremadamente longitudinal. Los márgenes del CG y los procedimientos operativos asociados, incluyendo supuestos sobre los asientos de los pasajeros, deberán ser aceptables para la Autoridad.

2) *Centro de gravedad en vuelo*

Además del subpárrafo d)1) anterior, el operador demostrará que los procedimientos tienen plenamente en cuenta la variación extrema en el CG durante el vuelo, causado por los movimientos de los pasajeros/tripulación y el consumo/transferencia de combustible.

*Apéndice 1 de OPS 1.620 f)****Definición del área para vuelos en la región europea***

A los efectos del JAR-OPS 1.620 f), los vuelos dentro de la región europea, que no sean vuelos domésticos, son los vuelos que se llevan a cabo en el área cuyas fronteras son líneas loxodrómicas entre los siguientes puntos:

- N7200 E04500
- N4000 E04500
- N3500 E03700
- N3000 E03700
- N3000 W00600
- N2700 W00900
- N2700 W03000
- N6700 W03000
- N7200 W01000
- N7200 E04500

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

según se muestra en la siguiente Figura 1:

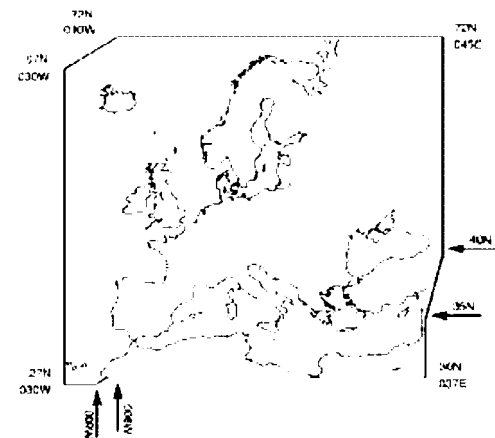


Figure 1 - European region

Figura 1

Región europea

Apéndice 1 de OPS 1.620 g)

Procedimiento para establecer valores estándar de masa revisados para pasajeros y equipaje

a) Pasajeros

1) Método de muestreo de peso

Se determinará la masa media de los pasajeros y su equipaje de mano mediante el pesaje, tomando muestras aleatorias. La selección de muestras aleatorias debe, por su carácter y alcance, ser representativa del volumen de pasajeros, teniendo en cuenta el tipo de operación, la frecuencia de vuelos en diversas rutas, vuelos de llegada y salida, temporada aplicable y número de asientos del avión.

2) Tamaño de la muestra

El plan de estudio debe cubrir como mínimo el pesaje del mayor de:

- i) Un número de pasajeros calculado a partir de una muestra piloto, utilizando procedimientos estadísticos normales y basado en un rango de confianza relativa (precisión) del 1 % para todos los adultos y del 2 % para las masas promedio de hombres y mujeres; y
- ii) Para aviones:
 - A) Con un número de asientos para pasajeros de 40 o más, un total de 2 000 pasajeros; o
 - B) Con un número de asientos para pasajeros de menos de 40, un número total de $50 \times$ (el número de asientos para pasajeros).

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

3) Masas de los pasajeros

Las masas de los pasajeros incluirán la masa de los efectos personales de los pasajeros que se llevan al entrar en el avión. Al tomar muestras aleatorias de las masas de los pasajeros, se pesarán los bebés junto con el adulto que los acompaña [Véase OPS 1.620 c), d) y e)].

4) Lugar del pesaje

El lugar para pesar a los pasajeros se debe seleccionar tan cerca como sea posible del avión, en un punto donde sea poco probable que haya un cambio de la masa de los pasajeros por desahacerse de, o adquirir más, efectos personales antes de que embarquen en el avión.

5) Máquina de pesaje

La balanza a utilizar para el pesaje de los pasajeros tendrá una capacidad mínima de 150 kg. La masa se mostrará en graduaciones mínimas de 500 g. La balanza debe tener una precisión de 0.5 % o 200 g., el valor mayor de ambos.

6) Registro de valores de masa

Para cada vuelo, se debe registrar: la masa de los pasajeros, la correspondiente categoría de los mismos (es decir hombres/mujeres/niños) y el número del vuelo.

Para cada vuelo incluido en el estudio, se debe registrar: la masa de los pasajeros, la correspondiente categoría de los mismos (es decir hombres/mujeres/niños) y el número del vuelo.

b) Equipaje facturado

Sin modificar

El procedimiento estadístico para determinar los valores estándar revisados de la masa del equipaje basándose en las masas medias del equipaje del tamaño mínimo que se requiere para la muestra, será básicamente idéntico al de pasajeros y será según se especifica en el subpárrafo a)1). Para el equipaje, el margen de confianza relativo (precisión) asciende al 1 %. Se debe pesar un mínimo de 2 000 piezas de equipaje facturado.

c) Determinación de valores estándar de masa revisados para pasajeros y equipaje facturado

- 1) Para asegurar que, en lugar de la utilización de masas reales determinadas mediante el pesaje, la utilización de valores estándar de masa revisados para los pasajeros y el equipaje facturado no afecte de forma adversa a la seguridad operativa, se llevará a cabo un análisis estadístico. Ese análisis generará valores medios de masa para pasajeros y equipaje, así como otros datos.
- 2) Para aviones con 20 o más asientos para pasajeros, estos valores medios serán aplicables como valores estándar revisados de la masa de hombres y mujeres.
- 3) Para aviones más pequeños, se debe sumar los siguientes incrementos a la masa media de los pasajeros para obtener los valores estándar de masa revisados:

Número de asientos de pasajeros	Incremento requerido de masa
1-5 inclusive	16 kg
6-9 inclusive	8 kg
10-19 inclusive	4 kg

PROPUESTA INICIAL

Como alternativa, se podrán aplicar en aviones de 30 o más asientos para pasajeros, los valores de masa estándar (medios) revisados para el conjunto de los adultos. Serán aplicables los valores estándar (medios) revisados para equipaje facturado a los aviones con 20 o más asientos para pasajeros.

- 4) El operador tiene la opción de someter a la Autoridad para su aprobación un plan de estudio detallado y con posterioridad una desviación del valor estándar de masa revisado siempre que esta desviación se determine mediante el empleo del procedimiento que se detalla en este Apéndice. Esas desviaciones se revisarán a intervalos que no excedan de 5 años.
- 5) Los valores estándar de masa revisados para el conjunto de los adultos deben basarse en una proporción de hombres a mujeres de 80/20 con respecto a todos los vuelos, excepto los chárter de vacaciones cuya proporción será de 50/50. Si un operador desea obtener la aprobación para utilizar otra relación para rutas o vuelos específicos, proporcionará datos a la Autoridad que muestren que la proporción alternativa de hombres a mujeres es conservadora y que cubre el 84 %, como mínimo, de las proporciones reales de hombres a mujeres, en una muestra de un mínimo de 100 vuelos representativos.
- 6) Los valores de masa promedio se redondearán en kg. hasta el número entero más próximo. Los valores de masa del equipaje facturado se redondearán hasta la cifra de 0,5 kg. más próxima, según corresponda.

*Apéndice 1 de OPS 1.175***Documentación de masa y centrado**a) *Documentación de masa y centrado*

1) Contenido

- i) La documentación de masa y centrado contendrá la siguiente información:
 - A) Matrícula y tipo de avión;
 - B) Número de identificación del vuelo y la fecha;
 - C) Identidad del comandante;
 - D) Identidad de la persona que preparó el documento;
 - E) La masa operativa en seco y el correspondiente CG del avión;
 - F) La masa del combustible al despegue y la masa del combustible del vuelo;
 - G) Las masas de los consumibles distintas de la del combustible;
 - H) Los componentes de la carga incluyendo los pasajeros, equipaje, carga y lastre;
 - I) La masa de despegue, masa de aterrizaje y masa con combustible cero;

PROPUESTA MODIFICADA

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

J) La distribución de la carga;

K) Las posiciones del CG del avión que sean aplicables;

L) Los valores límites de la masa y del CG;

ii) Previa aprobación de la Autoridad, el operador podrá omitir algunos de estos datos de la documentación de masa y centrado.

2) Cambios de última hora

Si tiene lugar algún cambio de última hora después de haberse completado la documentación de masa y centrado, este hecho se notificará al comandante y se incluirá dicho cambio de última hora en la documentación de masa y centrado. Los cambios de última hora máximos permitidos tanto en el número de pasajeros como de carga deberán estar especificados en el Manual de Operaciones. Si se excede este número, deberá elaborarse una nueva documentación de masa y centrado.

b) *Sistemas informatizados*

En el caso de que la documentación de masa y centrado se genere por un sistema informatizado, el operador verificará la integridad de los datos de salida. El operador establecerá un sistema para comprobar que las modificaciones de sus datos de entrada se hayan incorporado correctamente en el sistema, y que el mismo funcione de forma correcta y permanente mediante la verificación de los datos de salida en intervalos que no excedan de 6 meses.

c) *Sistemas de a bordo de masa y centrado*

El operador deberá obtener la aprobación de la Autoridad para utilizar un sistema informatizado a bordo de masa y centrado como fuente primaria de despacho.

d) *Enlace de datos*

Cuando la documentación de masa y centrado se transmita a los aviones por enlace de datos, deberá disponerse en tierra de una copia de la documentación final de masa y centrado aceptada por el comandante.

SUBPARTE K

INSTRUMENTOS Y EQUIPO

OPS 1.630

Introducción general

a) El operador garantizará que no comience un vuelo a no ser que los instrumentos y equipos requeridos en esta Subparte estén:

1) Aprobados, excepto según lo que se especifica en el subpárrafo c), e instalados de acuerdo con los requisitos aplicables, incluyendo el estándar mínimo de performance y los requisitos de operación y de aeronavegabilidad; y

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 2) En condiciones operativas para el tipo de operación que se está llevando a cabo excepto lo establecido en la MEL (Véase OPS 1.030).
- b) Los estándares mínimos de performance para los instrumentos y equipos serán los que se indican en los Estándares Técnicos Conjuntos (JTSO) según se relacionan en el JAR-TSO, a no ser que se indiquen distintos estándares de performance en los códigos de operación o de aeronavegabilidad. Los instrumentos y equipos que cumplan actualmente con especificaciones de diseño y performance distintas de las JTSO, en la fecha de entrada en vigor del OPS, podrán continuar en servicio o ser instalados, a no ser que se indiquen requisitos adicionales en esta Subparte. Los instrumentos y equipos que hayan sido aprobados no tendrán que cumplir con una JTSO revisada o una especificación revisada distinta de JTSO, a no ser que esté establecido un requisito de retroactividad.
- c) Los siguientes elementos no requerirán tener una aprobación de equipo:
- 1) Los fusibles referidos en el OPS 1.635;
 - 2) Las linternas eléctricas referidas en el OPS 1.640 a)4);
 - 3) El reloj de precisión que se menciona en el OPS 1.650 b) y 1.652 b);
 - 4) El soporte para cartas de navegación referido en el OPS 1.652 n);
 - 5) Los botiquines de primeros auxilios referidos en el JAR-OPS 1.745;
 - 6) El botiquín de emergencia referido en el OPS 1.755;
 - 7) Los megáfonos referidos en el OPS 1.810;
 - 8) Los equipos de salvamento y señalización pirotécnica referidos en el JAR-OPS 1.835 a) y c); y
 - 9) Anclas de mar y equipo para amarrar, anclar o maniobrar, con hidroaviones o aviones anfibios en el agua, referidos en el OPS 1.840.
- d) Si un equipo debe ser usado por un miembro de la tripulación de vuelo desde su puesto durante el vuelo, deberá ser fácilmente operable desde el mismo. Cuando se requiere que un componente de un equipo o un equipo se opere por más de un miembro de la tripulación de vuelo se deberá instalar de forma tal que se pueda operar fácilmente desde cualquier puesto desde el cual se requiera ser operado.
- e) Aquellos instrumentos que puedan ser usados por cualquier miembro de la tripulación de vuelo se dispondrán de tal forma que sus indicaciones sean fácilmente visibles desde sus puestos, con la mínima desviación posible de la postura y línea de visión que normalmente adopta cuando mira hacia adelante siguiendo la trayectoria de vuelo. Cuando se requiera un único instrumento en un avión que pueda ser operado por más de un miembro de la tripulación de vuelo, deberá estar instalado de tal forma que sea visible desde cada puesto afectado.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.635

Dispositivos de protección de circuitos

El operador no operará un avión en el que se utilicen fusibles a no ser que se disponga a bordo, para su utilización en vuelo, de una cantidad de los mismos igual al 10 % del número de fusibles de cada categoría, o de tres de cada categoría, lo que sea mayor.

OPS 1.640

Luces de operación del avión

El operador no operará un avión a no ser que esté equipado con:

- a) Para vuelos de día:
 - 1) Sistema de luces anticolidión;
 - 2) Luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen adecuadamente todos los instrumentos y equipos esenciales para la operación segura del mismo;
 - 3) Luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen todos los compartimentos de pasajeros; y
 - 4) Una linterna eléctrica para cada miembro requerido de la tripulación que sea de fácil acceso para los mismos cuando estén sentados en sus puestos.
- b) Para vuelos nocturnos, además de los equipos que se especifican en el párrafo a) anterior:
 - 1) Luces de navegación/posición;
 - 2) Dos luces de aterrizaje o una luz con dos filamentos alimentados independientemente; y
 - 3) Luces para cumplir con las regulaciones internacionales sobre la prevención de colisiones en el mar, si el avión es un hidroavión o un avión anfíbio.

OPS 1.645

Limpiaparabrisas

El operador no operará un avión con una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o más, a no ser que esté equipada en cada puesto de pilotaje, con un limpiaparabrisas u otro medio equivalente para mantener limpia una parte del parabrisas durante las precipitaciones.

OPS 1.650

Operaciones VFR diurnas — Instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados

El operador no operará un avión de día de acuerdo con la reglas de vuelo visual (VFR) a no ser que esté equipado con los instrumentos de vuelo y de navegación, y sus equipos asociados y, cuando sea aplicable, de acuerdo con las condiciones establecidas en los siguientes subpárrafos:

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- a) Una brújula magnética;
- b) Un reloj de precisión que muestre el tiempo en horas, minutos y segundos;
- c) Un altímetro barométrico calibrado en pies con un ajuste de subescala, calibrado en hectopascales/milibares, ajustable durante el vuelo a cualquier presión barométrica probable;
- d) Un anemómetro calibrado en nudos;
- e) Un indicador de velocidad vertical;
- f) Un indicador de viraje y resbalamiento, o un coordinador de virajes que incorpore un indicador de resbalamiento;
- g) Un indicador de actitud;
- h) Un indicador giroestabilizado de dirección; y
- i) Un medio que indique en el compartimento de la tripulación de vuelo la temperatura exterior calibrada en grados centígrados.
- j) Para vuelos cuya duración no exceda de 60 minutos, que despeguen y aterricen en el mismo aeródromo, y que permanezcan dentro de un radio de 50 mn de ese aeródromo, todos los instrumentos que se indican en los subpárrafos f), g) y h) anteriores, y los subpárrafos k)4), k)5) y k)6) siguientes, se podrán sustituir por un indicador de viraje y de resbalamiento, o un coordinador de virajes que incorpore un indicador de resbalamiento, o un indicador de actitud en vuelo y un indicador de resbalamiento.
- k) Cuando se requieran dos pilotos, el puesto del segundo piloto dispondrá por separado de los siguientes instrumentos:
 - 1) Un altímetro barométrico calibrado en pies con un ajuste de subescala, calibrado en hectopascales/milibares, ajustable durante el vuelo a cualquier presión barométrica probable;
 - 2) Un anemómetro calibrado en nudos;
 - 3) Un indicador de velocidad vertical;
 - 4) Un indicador de viraje y resbalamiento, o un coordinador de virajes que incorpore un indicador de resbalamiento;
 - 5) Un indicador de actitud; y
 - 6) Un indicador giroestabilizado de dirección.
- l) Cada sistema indicador de velocidad debe estar equipado con un tubo de pitot calefactado, o dispositivo equivalente, para prevenir el mal funcionamiento en caso de condensación o formación de hielo:
 - 1) Para aviones con una masa máxima de despegue certificada de mas de 5 700 kg, o con una configuración máxima aprobada de 9 o más asientos para pasajeros;
 - 2) aviones que obtuvieron su primer certificado de aeronavegabilidad antes del 1 de abril de 1999
- m) Cuando se requiera duplicación de instrumentos el requisito se refiere a que las indicaciones, selectores individuales y otros equipos asociados, estarán por separado para cada piloto.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- n) Todos los aviones deben estar equipados con medios que indiquen cuándo el suministro de potencia no es el adecuado para los instrumentos de vuelo requeridos;
- o) Todos los aviones con limitaciones de compresibilidad y cuyos anemómetros requeridos no indiquen este efecto, estarán equipados con un indicador de número de Mach en cada puesto de pilotaje; y

OPS 1.652

IFR u operaciones nocturnas — instrumentos de vuelo y navegación y equipos asociados

El operador no operará un avión de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), o de noche de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR), a no ser que esté equipado con los instrumentos de vuelo y de navegación y sus equipos asociados y, cuando sea aplicable, de acuerdo con las condiciones establecidas en los subpárrafos siguientes:

- a) Una brújula magnética;
- b) Un reloj de precisión que muestre el tiempo en horas, minutos y segundos;
- c) Dos altímetros barométricos calibrados en pies con un ajuste de subescala, calibrado en hectopascales/milibares, ajustable durante el vuelo a cualquier presión barométrica probable;
- d) Un sistema de indicador de velocidad aerodinámica con tubo Pitot calefactado, o dispositivo equivalente, para evitar fallos debidos a condensación o formación de hielo, incluyendo una indicación de aviso del fallo del calentador del tubo Pitot. El requisito de indicación de aviso del fallo del calentador del tubo Pitot no es aplicable a los aviones con una configuración máxima aprobada de asientos para pasajeros de 9 o menos, o con una masa máxima de despegue certificada de 5 700 kg o menos, y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual haya sido emitido antes del 1 de abril de 1998;
- e) Un indicador de velocidad vertical;
- f) Un indicador de viraje y resbalamiento;
- g) Un indicador de actitud;
- h) Un indicador giroestabilizado de dirección;
- i) Un medio que indique en el compartimento de la tripulación de vuelo la temperatura exterior calibrada en grados centígrados.
- j) Dos sistemas independientes de presión estática, excepto para aviones de hélice con una masa máxima de despegue certificada de 5 700 kg o menos, un sistema de presión estática y una fuente alternativa de presión estática;
- k) Cuando se requieran dos pilotos, el puesto del segundo piloto dispondrá por separado de los siguientes instrumentos:
 - 1) Un altímetro barométrico calibrado en pies con un ajuste de subescala, calibrado en hectopascales/milibares, ajustable durante el vuelo a cualquier presión barométrica probable y que puede ser uno de los dos altímetros requeridos en el subpárrafo c) anterior;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 2) Un sistema de indicador de velocidad aerodinámica con tubo Pitot calefactado, o dispositivo equivalente, para evitar fallos debidos a condensación o formación de hielo, incluyendo una indicación de aviso del fallo del calentador del tubo Pitot. El requisito de indicación de aviso del fallo del calentador del tubo Pitot no es aplicable a los aviones con una configuración máxima aprobada de asientos para pasajeros de 9 o menos, o con una masa máxima de despegue certificada de 5 700 kg o menos, y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual haya sido emitido antes del 1 de abril de 1998;
 - 3) Un indicador de velocidad vertical;
 - 4) Un indicador de viraje y resbamiento;
 - 5) Un indicador de actitud; y
 - 6) Un indicador giroestabilizado de dirección.
- l) Los aviones con una masa máxima certificada de despegue de más de 5 700 kg, o con una configuración máxima aprobada de asientos para pasajeros de más de 9, deberán estar equipados además con un indicador de actitud (horizonte artificial) de reserva, que se pueda utilizar desde ambos puestos de pilotaje, y que:
- 1) Esté continuamente energizado durante la operación normal y, tras un fallo total del sistema normal de generación de energía se alimente de una fuente independiente;
 - 2) Proporcione una operación fiable durante 30 minutos como mínimo, a partir del fallo total del sistema normal de generación de electricidad, teniendo en cuenta otras cargas en la fuente de energía de emergencia y los procedimientos operativos;
 - 3) Funcione con independencia de cualquier otro sistema de indicación de actitud;
 - 4) Entre automáticamente en funcionamiento tras el fallo total del generador eléctrico normal; y
 - 5) Esté adecuadamente iluminado durante todas las fases de operación,
- excepto los aviones con una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menos, que se encontraban ya registradas en un Estado miembro de las JAA el 1 de abril de 1995 y que estén equipados con un indicador de actitud de reserva en la parte izquierda del tablero de instrumentos.
- m) Para cumplir con el subpárrafo l) anterior, deberá ser evidente a la tripulación de vuelo cuándo el indicador de actitud de reserva, requerido en ese subpárrafo, está siendo alimentado por el sistema de emergencia. Si el indicador de actitud de reserva tiene su propia fuente de alimentación habrá una indicación asociada, en el mismo instrumento o en tablero de instrumentos, cuando se esté utilizando dicha fuente. Se deberá cumplir este requisito no más tarde del 1 de abril de 2000.
- n) Un soporte de mapa en una posición de fácil lectura que pueda iluminarse para operaciones nocturnas.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- o) Si el sistema de instrumentos de actitud de reserva está instalado y es utilizable hasta actitudes de vuelo de 360° de alabeo y cabeceo, los indicadores de viraje y de resbalamiento, se podrán sustituir por indicadores de resbalamiento. Utilizable significa que el sistema funciona de 0° a 360° en indicación de alabeo y cabeceo sin caerse.
- p) Cuando se requiera duplicación de instrumentos el requisito a se refiere a que las indicaciones, selectores individuales y otros equipos asociados estén por separado para cada piloto.
- q) Todos los aviones deben estar equipados con medios que indiquen cuándo el suministro de potencia no es el adecuado para los instrumentos de vuelo requeridos;
- r) Todos los aviones con limitaciones de compresibilidad y cuyos anemómetros requeridos no indiquen este efecto, estarán equipados con un indicador de número de Mach en cada puesto de pilotaje; y

- s) Un operador no realizará operaciones IFR o nocturnas a menos que el avión esté equipado de unos auriculares con micrófono de brazo o equivalente y un botón de transmisión en la rueda de control de cada piloto.

OPS 1.655

Sin modificar

Operaciones adicionales con un sólo piloto bajo IFR o en vuelo nocturno

Un operador no realizará operaciones IFR de piloto único a menos que el avión esté equipado de un piloto automático con al menos mantenimiento de altitud y rumbo.

OPS 1.660

Sistema de aviso de altitud

El operador no operará un avión turbohélice con una masa máxima de despegue certificada de más de 5 700 kg, o con una configuración máxima aprobada de más de 9 asientos para pasajeros, o un avión de turborreacción, a no ser que esté equipado con un sistema de aviso de altitud capaz de:

- 1) Alertar a la tripulación al acercarse a la altitud preseleccionada, tanto en ascenso como en descenso; y
- 2) Alertar a la tripulación de vuelo, como mínimo, mediante una señal audible al desviarse por encima o por debajo de una altitud preseleccionada,

- 1) Alertar a la tripulación al acercarse a la altitud preseleccionada; y

Sin modificar

excepto aquellos aviones con una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menos, con una configuración máxima aprobada de más de 9 asientos para pasajeros, y cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual fue emitido por un Estado miembro de las JAA antes del 1 de abril de 1972, y que se encontraban ya matriculados en un Estado miembro de las JAA el 1 de abril de 1995.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.665

Sistema de aviso de proximidad al suelo

- a) El operador no operará un avión de turbina:
- 1) Con una masa máxima certificada de despegue de más de 15 000 kg, o con una configuración máxima aprobada de más de 30 asientos para pasajeros; o
 - 2) Con una masa máxima certificada de despegue de más de 5 700 kg o con una configuración máxima aprobada de más de 9 asientos, para pasajeros, después del 1 de enero de 1999
- a menos que esté equipado de un sistema de aviso de proximidad al suelo.
- b) El sistema de aviso de proximidad al suelo que se requiere en este párrafo deberá proporcionar automáticamente a la tripulación de vuelo, mediante señales audibles que se podrán complementar con señales visuales, un aviso rápido y distintivo de la velocidad de descenso vertical, la proximidad al suelo, la pérdida de altitud después del despegue o la aproximación frustrada, una configuración de aterrizaje incorrecta y una desviación descendente de la senda de planeo.

OPS 1.668

Sistema anticolidión de a bordo

- El operador no operará un avión de turbina:
- 1) Con una masa máxima certificada de despegue de más de 15 000 kg o con una configuración máxima aprobada de más de 30 asientos, para pasajeros, después del 1 de enero de 2000; o
 - 2) Que tenga una masa máxima certificada de despegue de más de 5 700 kg, pero menos de 15 000 kg, o una configuración máxima aprobada de más de 19 asientos para pasajeros, pero menos de 30, después del 1 de enero de 2005,
- a no ser que esté equipado con un sistema anticolidión de a bordo con un nivel mínimo de performances de al menos ACAS II.

OPS 1.670

Equipamiento de radar meteorológico de a bordo

- a) El operador no operará:
- 1) Un avión presurizado; o
 - 2) Un avión no presurizado, cuya masa máxima de despegue certificada exceda los 5 700 kg; o
 - 3) Un avión no presurizado con una configuración máxima aprobada de más de 9 asientos para pasajeros, después del 1 de abril de 1999,
- a no ser que esté equipado con equipamiento de radar meteorológico de a bordo, siempre que se opere ese avión de noche, o en condiciones meteorológicas instrumentales en áreas en las que se pueda esperar tormentas u otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas, que se consideren detectables con equipos de radar meteorológico de a bordo.

PROPUESTA INICIAL

- b) En el caso de aviones de hélice, presurizados, con una masa máxima certificada de despegue de menos de 5 700 kg, y con una configuración máxima aprobada de menos de 9 asientos para pasajeros, se podrán sustituir los equipos de radar meteorológico de a bordo por otros equipos que sean capaces de detectar tormentas u otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas que se consideren detectables con equipos de radar meteorológico de a bordo, sujeto a la aprobación de la Autoridad.

OPS 1.675

Equipos para operaciones en condiciones de formación de hielo

- a) El operador no operará un avión en condiciones previstas o reales de formación de hielo a no ser que esté certificado y equipado para operar en estas condiciones.
- b) El operador no operará un avión en condiciones previstas o reales de formación de hielo por la noche, a no ser que esté equipado con un dispositivo para iluminar o detectar la formación de hielo. Cualquier iluminación que se emplee deberá ser de un tipo que no cause brillos o reflejos que impidan el cumplimiento de las funciones de los miembros de la tripulación.

OPS 1.680

Equipos de detección de radiación cósmica

El operador garantizará que los aviones cuya operación se prevea por encima de los 15 000 m (49 000 pies) estén equipados con un instrumento que mida e indique constantemente la dosis total de radiación cósmica que se esté recibiendo (es decir, el total de la radiación de ionización y de neutrones de origen galáctico y solar) y la dosis acumulada en cada vuelo.

OPS 1.685

Sistema de interfono para la tripulación de vuelo

Un operador no manejará un avión que requiera una tripulación de vuelo superior a una persona a menos que esté equipado con un sistema de interfono para la tripulación, que incluya auriculares y micrófonos, no de mano, para uso de todos los miembros de la tripulación, excepto aquellos aviones registrados en un Estado miembro el 1 de abril de 1995, y que recibieron su primer certificado individual de aeronavegabilidad antes del 1 de abril de 1975. A partir del 1 de abril de 2002 se requerirá un sistema de interfono para la tripulación de cabina.

OPS 1.690

Sistema de interfono para los miembros de la tripulación

- a) El operador no operará un avión con una masa máxima certificada de despegue de más de 15 000 kg, o con una configuración máxima aprobada de más de 19 asientos para pasajeros, a no ser que esté equipado con un sistema de interfono para los miembros de la tripulación, excepto en el caso de aviones para los que se emitió su primer certificado de aeronavegabilidad individual en un Estado miembro de las JAA, o en otro Estado, antes del 1 de abril de 1965 y que ya se encontraban matriculados en un Estado miembro de las JAA el día 1 de abril de 1995.

PROPUESTA MODIFICADA

Un operador no manejará un avión que requiera una tripulación de vuelo superior a una persona a menos que esté equipado con un sistema de interfono para la tripulación, que incluya auriculares y micrófonos, no de mano, para uso de todos los miembros de la tripulación. Para los aviones ya registrados en un Estado miembro el 1 de abril de 1995 y que han obtenido por vez primera un certificado individual de aeronavegabilidad antes del 1 de abril de 1975, dicho requisito no será de aplicación hasta el 1 de abril de 2002.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) El sistema de interfono para los miembros de la tripulación requerido en este párrafo, deberá:
- 1) Funcionar independientemente del sistema de comunicación a los pasajeros, excepto en el caso de los microteléfonos, auriculares, micrófonos, conmutadores y dispositivos de señalización;
 - 2) Proporcionar un medio de comunicación en ambos sentidos entre el compartimento de la tripulación y:
 - i) Cada compartimento de la cabina de pasajeros;
 - ii) Cada cocina que no esté situada en el nivel de la cubierta de la cabina de pasajeros; y
 - iii) Cada compartimento de tripulación remoto que no se encuentre en la zona de pasajeros y no sea de fácil acceso desde el compartimento de pasajeros;
 - 3) Ser de fácil acceso para su uso desde cada una de las estaciones de la tripulación de vuelo en el compartimento de la tripulación;
 - 4) Ser de fácil acceso para su uso en las estaciones de los miembros de la tripulación de cabina requeridas próximas a cada una de las salidas de emergencia individuales o pareadas de la planta baja;
 - 5) Disponer de un sistema de alerta que incorpore señales audibles o visuales para su utilización por los miembros de la tripulación de vuelo, para avisar a la tripulación de cabina de pasajeros y para su uso por los miembros de la tripulación de cabina con la finalidad de avisar a la tripulación de vuelo;
 - 6) Disponer de un medio para que el receptor de una llamada pueda determinar si es una llamada normal o de emergencia; y
 - 7) Proporcionar en tierra un medio de comunicación en ambos sentidos entre el personal de tierra y dos miembros de la tripulación de vuelo, como mínimo.

OPS 1.695

Sistema de comunicación a los pasajeros

- a) El operador no operará un avión con una configuración máxima aprobada de más de 19 asientos para pasajeros a no ser que esté instalado un sistema de comunicación a los pasajeros.
- b) El sistema de comunicación a los pasajeros requerido en este párrafo, deberá:
- 1) Funcionar independientemente del sistema de interfono, excepto para los microteléfonos, auriculares, micrófonos, conmutadores y dispositivos de señalización;
 - 2) Ser de fácil acceso para su utilización inmediata desde cada puesto de los miembros de la tripulación de vuelo requerida;
 - 3) Para cada una de las salidas de emergencia para pasajeros al nivel del suelo requeridas, que tengan un asiento adyacente para la tripulación de cabina de pasajeros, se dispondrá de un micrófono de fácil acceso por el miembro de la misma cuando esté sentado, exceptuándose que un micrófono pueda servir para más de una salida siempre que la proximidad de las mismas permita la comunicación oral no asistida entre los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros cuando estén sentados;

PROPUESTA INICIAL

- 4) Ser capaz de ser operado en 10 segundos por un miembro de la tripulación de cabina de pasajeros desde cada puesto del compartimento de pasajeros desde los que se tiene acceso para su uso; y
- 5) Poder ser oído y entendido en todos los asientos de los pasajeros, los lavabos y los asientos y puestos de trabajo de la tripulación de vuelo.

OPS 1.700

Registradores de voz de cabina de vuelo — 1

- a) El operador no operará un avión cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual fue emitido a partir del 1 de abril de 1998 inclusive, que:
 - 1) Sea multimotor de turbina y tenga una configuración máxima aprobada de más de 9 asientos para pasajeros; o
 - 2) Tenga una masa máxima de despegue certificada mayor de 5 700 kg,a no ser que esté equipado con un registrador de voz de cabina de vuelo que, con referencia a una escala de tiempos, registre:
 - i) Comunicaciones de voz transmitidas o recibidas por radio en la cabina de vuelo;
 - ii) El sonido ambiente de la cabina de vuelo, incluyendo, sin interrupción, las señales auditivas recibidas desde cada micrófono de brazo y de máscara que se utilice;
 - iii) Comunicaciones de voz de los miembros de la tripulación de vuelo cuando usen el sistema de interfono del avión en la cabina de vuelo;
 - iv) Señales de voz o audio que identifiquen las ayudas a la navegación o aproximación recibidas a través de auricular o altavoz; y
 - v) Comunicaciones de voz de los miembros de la tripulación de vuelo que usan el sistema de comunicación a los pasajeros, si está instalado.
- b) El registrador de voz de cabina de vuelo será capaz de conservar la información registrada como mínimo durante las últimas 2 horas de su operación, excepto en aquellos aviones con una masa máxima de despegue certificada de 5 700 kg o menos, en los que este período se podrá reducir a 30 minutos.
- c) El registrador de voz de cabina de vuelo deberá comenzar a registrar automáticamente antes de que el avión se esté moviendo por su propia potencia y continuar registrando hasta la terminación del vuelo, cuando ya no sea capaz de moverse por la misma. Además, según la disponibilidad de energía eléctrica, el registrador de voz de cabina comenzará a registrar tan pronto como sea posible, las comprobaciones de cabina, antes del arranque de los motores en el inicio del vuelo, hasta las comprobaciones de cabina inmediatamente después de la parada de los motores al final del mismo.
- d) El registrador de voz de cabina de vuelo deberá disponer de un dispositivo para ayudar a localizarlo en el agua.

PROPUESTA MODIFICADA

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- e) Para cumplir con esta sección, los aviones con una masa máxima de despegue certificada de 5 700 kg o menos, podrán combinar el registrador de voz de cabina con el registrador de datos de vuelo.
- f) Se podrá despachar cualquier avión con el registrador de voz de cabina de vuelo, que se requiere en esta sección, fuera de servicio, siempre que:
- 1) No sea razonablemente posible repararlo o sustituirlo antes del inicio del vuelo;
 - 2) El avión no exceda de 8 vuelos consecutivos con el mismo fuera de servicio;
 - 3) No hayan transcurrido más de 72 horas desde que se detectara que estaba fuera de servicio; y
 - 4) Cualquier registrador de datos de vuelo que se requiera llevar a bordo esté operativo, a no ser que se combine con un registrador de voz de cabina de vuelo.

OPS 1.705

Registadores de voz de cabina de vuelo — 2

- a) A partir del 1 de abril de 2000, un operador no manejará un avión multimotor de turbina cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se emitió el 1 de enero de 1990 hasta el 31 de marzo de 1998, ambos inclusive, con una masa máxima de despegue certificada de 5 700 kg o menos, y una configuración máxima aprobada de más de 9 asientos para pasajeros, a no ser que esté equipado con un registrador de voz de cabina de vuelo que registre:
- 1) Comunicaciones de voz transmitidas o recibidas por radio en la cabina de vuelo;
 - 2) El sonido ambiente de la cabina de vuelo, incluyendo, sin interrupción, las señales recibidas de cada micrófono de brazo y de máscara que se utilice;
 - 3) Comunicaciones de voz de los miembros de la tripulación de vuelo cuando usen el sistema de interfono del avión en la cabina de vuelo;
 - 4) Señales de voz o audio que identifiquen las ayudas a la navegación o aproximación recibidas a través de auricular o altavoz; y
 - 5) Comunicaciones de voz de los miembros de la tripulación de vuelo que usan el sistema de comunicación a los pasajeros, si está instalado.
- b) El registrador de voz de cabina de vuelo será capaz de conservar la información registrada durante los últimos 30 minutos de operación, como mínimo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- c) El registrador de voz de cabina de vuelo deberá comenzar a registrar antes de que el avión se esté moviendo por su propia potencia y continuar registrando hasta la terminación del vuelo cuando el avión ya no sea capaz de moverse por la misma. Además, según la disponibilidad de energía eléctrica, el registrador de voz de cabina comenzará a registrar tan pronto como sea posible las comprobaciones de cabina antes del arranque de los motores en el inicio del vuelo, hasta las comprobaciones de cabina inmediatamente después de la parada de los mismos al final del vuelo.
- d) El registrador de voz de cabina de vuelo deberá disponer de un dispositivo para ayudar a localizarlo en el agua.
- e) Se podrá despachar cualquier avión con el registrador de voz de cabina de vuelo que se requiere en esta sección, fuera de servicio, siempre que:
- 1) No sea razonablemente posible repararlo o sustituirlo antes del inicio del vuelo;
 - 2) El avión no exceda de 8 vuelos consecutivos con el mismo fuera de servicio;
 - 3) No hayan transcurrido más de 72 horas desde que se detectara que estaba fuera de servicio; y
 - 4) Cualquier registrador de datos de vuelo que se requiere llevar a bordo esté operativo, a no ser que se combine con un registrador de voz de cabina de vuelo.

OPS 1.710

Registadores de voz de cabina de vuelo — 3

- a) El operador no operará ningún avión con una masa máxima de despegue certificada de más de 5 700 kg cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitió antes del 1 de abril de 1998, a no ser que esté equipado con un registrador de voz de cabina de vuelo que registre:
- 1) Comunicaciones de voz transmitidas o recibidas por radio en la cabina de vuelo;
 - 2) El ambiente sonoro de la cabina de vuelo;
 - 3) Comunicaciones de voz de los miembros de la tripulación de vuelo cuando usen el sistema de interfono del avión en la cabina de vuelo;
 - 4) Señales de voz o audio que identifiquen las ayudas a la navegación o aproximación recibidas a través de auricular o altavoz; y
 - 5) Comunicaciones de voz de los miembros de la tripulación de vuelo que usan el sistema de comunicación a los pasajeros, si está instalado.
- b) El registrador de voz de cabina de vuelo será capaz de conservar la información registrada durante los últimos 30 minutos de operación, como mínimo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- c) El registrador de voz de cabina de vuelo deberá comenzar a registrar antes de que el avión se esté moviendo por su propia potencia y continuar registrando hasta la terminación del vuelo cuando el avión ya no sea capaz de moverse por la misma.
- d) El registrador de voz de cabina de vuelo deberá disponer de un dispositivo para ayudar a localizarlo en el agua.
- e) Se podrá despachar cualquier avión con el registrador de voz de cabina de vuelo que se requiere en esta sección, fuera de servicio, siempre que:
- 1) No sea razonablemente posible repararlo o sustituirlo antes del inicio del vuelo;
 - 2) El avión no exceda de 8 vuelos consecutivos con el mismo fuera de servicio;
 - 3) No hayan transcurrido más de 72 horas desde que se detectara que estaba fuera de servicio; y
 - 4) Cualquier registrador de datos de vuelo que se requiere llevar a bordo esté operativo.

OPS 1.715

Registadores de datos de vuelo — 1

- a) El operador no operará un avión cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual fue emitido a partir del 1 de Abril de 1998 inclusive, que:
- 1) Sea multimotor de turbina y tenga una configuración máxima aprobada de más de 9 asientos para pasajeros; o
 - 2) Tenga una masa máxima de despegue certificada mayor de 5 700 kg,
- a no ser que esté equipado con un registrador de datos de vuelo que utilice un método digital de registro y almacenamiento de datos y disponga de un método rápido de lectura de los datos almacenados.
- b) El registrador de datos de vuelo será capaz de conservar la información registrada durante las últimas 25 horas de su funcionamiento como mínimo, excepto, en el caso de aviones con una masa máxima de despegue certificada de 5 700 kg o menos, en que este período se podrá reducir a 10 horas.
- c) El registrador de datos de vuelo, con referencia a una escala de tiempos, deberá registrar:
- 1) Los parámetros necesarios para determinar la altitud, velocidad indicada, rumbo, aceleración, inclinación longitudinal y lateral, la selección de las transmisiones por radio, empuje o potencia de cada motor, configuración de dispositivos de sustentación y resistencia, temperatura del aire, uso de sistemas automáticos de control de vuelo y ángulo de ataque;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 2) Para aviones con una masa máxima de despegue certificada mayor de 27 000 kg, deberá registrar los parámetros adicionales necesarios para determinar las posiciones de los mandos primarios de vuelo y el ajuste de compensación longitudinal, radioaltitud e información primaria de navegación que se presenta a la tripulación de vuelo, avisos de alerta en la cabina y posición del tren de aterrizaje; y
- 3) Para los aviones especificados en el punto a) anterior, registrar todos los parámetros pertinentes relacionados con un diseño novedoso o único, o las características operativas del avión.
- d) Los datos se deberán obtener de fuentes en el avión que permitan su correlación precisa con la información que se presenta a la tripulación de vuelo.
- e) El registrador de datos de vuelo deberá iniciar su registro automáticamente, antes de que el avión se esté moviendo por su propia potencia, y deberá parar automáticamente después de que el avión ya no sea capaz de moverse por la misma.
- f) El registrador de datos de vuelo deberá disponer de un dispositivo para ayudar a localizarlo en el agua.
- g) Los aviones con una masa máxima de despegue certificada de 5 700 kg o menos podrán combinar el registrador de datos de vuelo con el registrador de voz de cabina de vuelo.
- h) Se podrá despachar cualquier avión con el registrador de datos de vuelo inoperativo, siempre que:
- 1) No sea razonablemente posible repararlo o sustituirlo antes del inicio del vuelo;
 - 2) El avión no exceda 8 vuelos consecutivos con el mismo fuera de servicio;
 - 3) No hayan transcurrido más de 72 horas desde que se detectara que está fuera de servicio; y
 - 4) Cualquier registrador de voz de cabina de vuelo requerido esté operativo, a no ser que esté combinado con el registrador de datos de vuelo.

OPS 1.720

Registadores de datos de vuelo — 2

- a) El operador no operará ningún avión cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se haya emitido a partir del 1 de enero de 1989 hasta el 31 de marzo de 1998, ambos inclusive, con una masa máxima de despegue certificada de más de 5 700 kg, a no ser que esté equipado con un registrador de datos de vuelo que utilice un método digital de registro y almacenamiento de datos y disponga de un método rápido de lectura de los datos almacenados.
- b) El registrador de datos de vuelo será capaz de conservar los datos durante las últimas 25 horas de su funcionamiento, como mínimo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- c) El registrador de datos de vuelo, con referencia a una escala de tiempos, deberá registrar:
- 1) Los parámetros necesarios para determinar la altitud, la velocidad indicada, rumbo, aceleración, inclinación longitudinal y lateral, la selección de las transmisiones por radio, a menos que se disponga de un medio alternativo que permita la sincronización de la grabación del registrador de datos de vuelo y el registro de voz en cabina, el empuje o potencia de cada motor, la configuración de los dispositivos de elevación y arrastre, la temperatura del aire, el uso de los sistemas automáticos de control de vuelo y el ángulo de ataque; y
 - 2) Para aviones con una masa máxima de despegue certificada mayor de 27 000 kg, deberá registrar los parámetros adicionales necesarios para determinar las posiciones de los mandos primarios de vuelo y el ajuste de compensación longitudinal, radioaltitud e información primaria de navegación que se presenta a la tripulación de vuelo, avisos de alerta en la cabina y posición del tren de aterrizaje; y
- d) Los datos se deberán obtener de fuentes en el avión que permitan su correlación precisa con la información que se presenta a la tripulación de vuelo.
- e) El registrador de datos de vuelo deberá iniciar su registro antes de que el avión se esté moviendo por su propia potencia y deberá parar automáticamente antes de que el avión sea incapaz de moverse por la misma.
- f) El registrador de datos de vuelo deberá disponer de un dispositivo para ayudar a localizarlo en el agua.
- g) Se podrá despachar cualquier avión con el registrador de datos de vuelo inoperativo, siempre que:
- 1) No sea razonablemente posible repararlo o sustituirlo antes del inicio del vuelo;
 - 2) El avión no exceda 8 vuelos consecutivos con el mismo fuera de servicio;
 - 3) No hayan transcurrido más de 72 horas desde que se detectara que está fuera de servicio; y
 - 4) Cualquier registrador de voz de cabina de vuelo requerido esté operativo, a no ser que esté combinado con el registrador de datos de vuelo.

OPS 1.725

Registadores de datos de vuelo — 3

- a) Un operador no manejará un avión con motor de turbina al cual no sea aplicable OPS 1.715 u OPS 1.720 y que tenga una masa máxima al despegar de 5 700 kg, a menos que esté equipado con un registrador de datos de vuelo que utilice un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de lectura rápida de dichos datos, a excepción de los aviones registrados en un Estado miembro hasta el 1 de abril de 1995 y que recibieron su primer certificado de aeronavegabilidad antes del 1 de abril de 1975, para los que será aceptable que sigan utilizando registradores de datos no digitales hasta el 1 de abril de 2000.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) El registrador de datos de vuelo será capaz de conservar los datos durante las últimas 25 horas de su funcionamiento, como mínimo.
- c) El registrador de datos de vuelo, con referencia a una escala de tiempos, deberá registrar:
- 1) Para los aviones que obtuvieron su primer certificado de aeronavegabilidad antes del 1 de enero de 1987:
 - i) Los parámetros necesarios para determinar la altitud, velocidad indicada, rumbo y aceleración normal; y
 - ii) Para aviones con una masa máxima de despegue certificada mayor de 27 000 kg cuyo primer certificado de aeronavegabilidad fue emitido a partir del 30 de septiembre de 1969, los parámetros adicionales necesarios para determinar:
 - A) La selección de transmisiones por radio, a no ser que se disponga de un medio alternativo que permita la sincronización de las grabaciones del registrador de datos de vuelo y el registrador de voz de cabina de vuelo;
 - B) La actitud del avión al alcanzar su trayectoria de vuelo; y
 - C) Las fuerzas básicas que actúan en el avión que permiten alcanzar la trayectoria de vuelo y el origen de las mismas.
 - 2) Para los aviones que obtuvieron su primer certificado de aeronavegabilidad antes del 1 de enero de 1987 y antes del 1 de enero de 1989:
 - i) Los parámetros necesarios para determinar la altitud, velocidad indicada, rumbo y aceleración normal; y
 - ii) Para aviones con una masa máxima de despegue certificada mayor de 27 000 kg cuyo primer certificado de aeronavegabilidad fue emitido a partir del 30 de septiembre de 1969, los parámetros adicionales necesarios para determinar:
 - A) La selección de transmisiones por radio a no ser que se disponga de un medio alternativo que permita la sincronización de las grabaciones del registrador de datos de vuelo y el registrador de voz de cabina de vuelo; y
 - B) La actitud longitudinal y lateral, empuje o potencia de cada motor, la configuración de dispositivos de sustentación y resistencia, temperatura del aire, uso de sistemas automáticos de control de vuelo, posición de mandos primarios de vuelo y compensación longitudinal, radioaltitud e información primaria de navegación que se presente a la tripulación de vuelo, avisos de alarma de cabina y posición del tren de aterrizaje.
- d) Los datos se deberán obtener de fuentes en el avión que permitan su correlación precisa con la información que se presenta a la tripulación de vuelo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- e) El registrador de datos de vuelo deberá iniciar su registro antes de que el avión se esté moviendo por su propia potencia y deberá parar automáticamente antes de que el avión sea incapaz de moverse por la misma.
- f) El registrador de datos de vuelo deberá disponer de un dispositivo para ayudar a localizarlo en el agua.
- g) Se podrá despachar cualquier avión con el registrador de datos de vuelo inoperativo, siempre que:
- 1) No sea razonablemente posible repararlo o sustituirlo antes del inicio del vuelo;
 - 2) El avión no exceda 8 vuelos consecutivos con el mismo fuera de servicio;
 - 3) No hayan transcurrido más de 72 horas desde que se detectara que está fuera de servicio; y
 - 4) Cualquier registrador de voz de cabina de vuelo requerido esté operativo, a no ser que esté combinado con el registrador de datos de vuelo.

OPS 1.730

Asientos, cinturones de seguridad, arneses y dispositivos de sujeción de niños

- a) El operador no operará un avión a no ser que esté equipado con:
- 1) Un asiento o litera para cada persona de dos años de edad o mayor;
 - 2) Un cinturón de seguridad, con o sin una correa diagonal, o un tirante de sujeción para su utilización en cada asiento para pasajeros por cada pasajero de dos años o más;
 - 3) Un cinturón de bucle adicional u otro dispositivo de sujeción para cada bebé;
 - 4) Excepto lo dispuesto en el subpárrafo b) inferior, un cinturón de seguridad con arnés de hombro para cada asiento de la tripulación y para cualquier asiento a lo largo de la faja del piloto que incorpore un dispositivo que contenga automáticamente el torso del ocupante en caso de deceleración rápida;
 - 5) Con la excepción de lo previsto en el subpárrafo b) siguiente, un cinturón de seguridad con arneses para cada asiento de la tripulación de cabina de pasajeros y asientos de observadores. Sin embargo, este requisito no excluye la utilización de los asientos para pasajeros por los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que se lleven en exceso de la tripulación requerida; y

Asientos para los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros situados cerca de las salidas de emergencia requeridas al nivel del suelo, excepto que si se mejoraran las condiciones de evacuación de emergencia de los pasajeros sentando a los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros en otro lugar, sean aceptables otros lugares. Los asientos estarán orientados hacia delante o hacia atrás con una desviación máxima de 15° del eje longitudinal del avión.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) Todos los cinturones de seguridad con arneses deberán tener un punto de desenganche único.
- c) Se podrá permitir el uso de un cinturón de seguridad con una correa diagonal en los aviones con una masa máxima de despegue certificada no mayor de 5 700 kg, o un cinturón de seguridad en los aviones con una masa máxima de despegue certificada no mayor de 2 730 kg, en lugar de un cinturón de seguridad con arneses, si razonablemente no fuera posible acoplar este último.

OPS 1.731

Señales de uso de cinturones y de no fumar

El operador no operará un avión en el que todos los asientos de los pasajeros no sean visibles desde la cabina de vuelo a no ser que esté equipado con medios que permitan indicar a todos los pasajeros, y a la tripulación de cabina de pasajeros, cuándo se deben usar los cinturones y cuándo no se permite fumar.

OPS 1.735

Puertas interiores y cortinas

El operador no operará un avión a no ser que esté instalado el siguiente equipamiento:

- a) En un avión con una configuración máxima autorizada de más de 19 asientos para pasajeros, una puerta entre el compartimento de pasajeros y la cabina de vuelo con un letrero "sólo tripulación/crew only" y un sistema de cierre para impedir que la abran los pasajeros sin autorización de un miembro de la tripulación;
- b) Un medio para abrir cada puerta que separe un compartimento de pasajeros de otro compartimento que esté provisto de salida de emergencia. El sistema de apertura deberá ser de fácil acceso;
- c) Si es necesario pasar por una puerta o cortina que separe la cabina de pasajeros de otras zonas para llegar a cualquier salida de emergencia requerida, desde cualquier asiento para pasajeros, la puerta o cortina deberá disponer de un medio para sujetarla en posición abierta;
- d) Un letrero en cada puerta interna o al lado de una cortina por la que se acceda a una salida de emergencia para pasajeros, que indicará que se deberá sujetar en posición abierta durante el despegue y el aterrizaje; y
- e) Un medio para que cualquier miembro de la tripulación pueda desbloquear cualquier puerta que sea normalmente accesible a los pasajeros y que los pasajeros puedan bloquear.

OPS 1.745

Equipos de primeros auxilios

- a) El operador no operará un avión a no ser que esté equipado con equipos de primeros auxilios, de fácil acceso para su uso, con arreglo a la siguiente escala:

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Número de asientos de pasajeros	Número de equipos de primeros auxilios necesarios
0-99	1
100-199	2
200-299	3
300 y más	4

b) El operador garantizará que los equipos de primeros auxilios sean:

- 1) Inspeccionados periódicamente para comprobar, en la medida de lo posible, que el contenido se mantiene en las condiciones necesarias para su utilización prevista; y
- 2) Reaprovisionados periódicamente, de acuerdo con las instrucciones de sus etiquetas, o según lo justifiquen las circunstancias.

OPS 1.755

Equipo de emergencia médica

a) El operador no operará un avión con una configuración máxima aprobada de más de 30 asientos para pasajeros, a no ser que esté equipado con un equipo de emergencia médica si en algún punto de la ruta prevista se está a una distancia de más de 60 minutos de tiempo de vuelo (a la velocidad normal de crucero) de un aeródromo, en el que se pueda esperar la disponibilidad de asistencia médica cualificada.

b) El comandante garantizará que no se administren fármacos excepto por médicos o enfermeras cualificados, u por otro personal con cualificación equivalente.

c) *Condiciones para el transporte*

- 1) El equipo de emergencia médica deberá estar a prueba de polvo y humedad y se deberá transportar en condiciones de seguridad, cuando sea posible, en la cabina de vuelo; y
- 2) El operador garantizará que los equipos de emergencia médica sean:
 - i) Inspeccionados periódicamente para confirmar, en la medida de lo posible, que el contenido se mantiene en las condiciones necesarias para el uso previsto; y
 - ii) Reaprovisionados periódicamente, de acuerdo con las instrucciones de sus etiquetas, o según lo justifiquen las circunstancias.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.760

Oxígeno de primeros auxilios

- a) El operador no operará un avión presurizado, a alturas por encima de 25 000 pies, cuando se requiera llevar un tripulante de cabina de pasajeros, a no ser que esté equipado con una cantidad de oxígeno sin diluir para los pasajeros que, por motivos fisiológicos, puedan requerir oxígeno al producirse una despresurización de la cabina. La cantidad de oxígeno se debe calcular utilizando una velocidad media de flujo de, como mínimo, 3 litros a temperatura y presión estándar en seco (STDP)/minuto/persona y proporcionado durante la totalidad del vuelo, a partir de la despresurización de la cabina, a altitudes de la cabina mayores de 8 000 pies para el 2 % de los pasajeros transportados como mínimo pero en ningún caso para menos de una persona. Habrá un número suficiente de unidades dispensadoras, pero en ningún caso menos de dos, con la posibilidad de que la tripulación de cabina de pasajeros pueda utilizar este suministro de oxígeno.
- b) La cantidad de oxígeno de primeros auxilios requerido para una operación en concreto se determinará sobre la base de la altitud de presión de la cabina y la duración del vuelo, de acuerdo con los procedimientos de operación establecidos para cada operación y ruta.
- c) El equipo de oxígeno debe ser capaz de generar un flujo másico, para cada usuario, de 4 litros por minuto (STPD) como mínimo. Se podrán proporcionar medios para reducir el flujo a no menos de 2 litros por minuto (STPD) a cualquier altitud.

OPS 1.770

Oxígeno suplementario — aviones presurizados

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.770)

a) *Generalidades*

- 1) El operador no operará un avión presurizado a altitud de presión por encima de los 10 000 pies a no ser que disponga de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir el oxígeno que se requiere en este párrafo.
 - 2) La cantidad de oxígeno suplementario requerido, se determinará en función de la altitud de presión de la cabina, la duración del vuelo y la suposición de que suceda un fallo de la presurización de la cabina a la altitud de presión o punto del vuelo más crítico desde el punto de vista de la necesidad de oxígeno, y que, a partir del fallo, el avión descenderá de acuerdo con los procedimientos de emergencia que se especifican en el AFM hasta una altitud de seguridad para la ruta que se vuela, que permita la continuación segura del vuelo y aterrizaje.
 - 3) A partir de un fallo de presurización la altitud de presión de la cabina se considerará la misma que la altitud del avión, a no ser que se demuestre a la Autoridad, que ningún fallo probable de la cabina o del sistema de presurización, dará como resultado una altitud de presión de la cabina igual a la altitud del avión. Bajo estas circunstancias, esta altitud de presión máxima demostrada de la cabina se podrá utilizar como base para determinar la cantidad de oxígeno.
- 3) A partir de un fallo de presurización la altitud de presión de la cabina se considerará la misma que la altitud del avión, a no ser que se demuestre a la Autoridad, que ningún fallo probable de la cabina o del sistema de presurización, dará como resultado una altitud de presión de la cabina igual a la altitud de presión del avión. Bajo estas circunstancias, esta altitud de presión máxima demostrada de la cabina se podrá utilizar como base para determinar la cantidad de oxígeno.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

b) *Requisitos del equipo y suministro de oxígeno*

Sin modificar

1) Miembros de la tripulación de vuelo

i) Cada miembro de la tripulación de vuelo en servicio en la cabina de vuelo dispondrá de suministro de oxígeno suplementario de acuerdo a lo establecido en el Apéndice 1. Si todos los ocupantes de asientos en la cabina de vuelo se abastecen de la fuente de oxígeno de la Los ocupantes de asientos en la cabina de vuelo que no se abastezcan de la fuente de la tripulación de vuelo se considerarán pasajeros a estos efectos.

ii) Los miembros de la tripulación de vuelo que no se incluyen en el subpárrafo b)1)i) anterior, se considerarán pasajeros a los efectos del suministro de oxígeno.

iii) Se colocarán las máscaras de oxígeno de forma que estén al alcance inmediato de los miembros de la tripulación de vuelo mientras estén en sus puestos asignados.

iv) Las máscaras de oxígeno para uso por los miembros de la tripulación de vuelo en aviones de cabina presurizada, que operen por encima de los 25 000 pies, serán del tipo de colocación rápida.

2) Miembros de la tripulación de cabina de pasajeros, miembros adicionales de la tripulación de cabina de pasajeros y pasajeros

i) Los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros y los pasajeros dispondrán de oxígeno suplementario, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice 1, excepto cuando se aplique el subpárrafo v) siguiente. Los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que se lleven además del número mínimo requerido, se considerarán pasajeros a los efectos del suministro de oxígeno.

ii) Los aviones que pretendan operar a altitudes de presión por encima de 25 000 pies, estarán provistos con suficientes tomas y máscaras adicionales, y/o suficientes equipos portátiles de oxígeno con máscaras, para su utilización por todos los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros requeridos. Las tomas adicionales y/o equipos portátiles de oxígeno, estarán distribuidos uniformemente por la cabina de pasajeros para asegurar la inmediata disponibilidad de oxígeno para cada miembro requerido de la tripulación de cabina de pasajeros, independientemente de su localización en el momento del fallo de presurización de la cabina.

iii) En los aviones que pretendan operar a altitudes de presión por encima de 25 000 pies, se dispondrá de una unidad dispensadora de oxígeno conectada a las terminales de suministro de oxígeno inmediatamente disponibles para cada ocupante, con independencia de dónde esté sentado. El número total de unidades dispensadoras y tomas excederá al menos en un 10 % al número de asientos. Las unidades adicionales estarán distribuidas uniformemente por la cabina.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- iv) Los aviones que pretendan operar a altitudes de presión por encima de 25 000 pies o que, si operan a 25 000 pies o menos no puedan descender con seguridad en 4 minutos hasta 13 000 pies, y cuyo primer Certificado de Aeronavegabilidad individual haya sido emitido a partir del 9 de noviembre de 1998 (inclusive), estarán provistos de equipos de oxígeno despegables automáticamente, disponibles inmediatamente para cada ocupante, en cualquier sitio donde estén sentados. El número total de unidades dispensadoras y tomas excederá al menos en un 10 % al número de asientos. Las unidades adicionales estarán distribuidas uniformemente por la cabina.
- v) Los requisitos de suministro de oxígeno, según se especifican en el Apéndice 1, para aviones que no estén certificados para volar a altitudes por encima de 25 000 pies, se podrá reducir el tiempo de vuelo total entre las altitudes de presión de la cabina de 10 000 pies y 13 000 pies, para todos los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros requeridos y para el 10 % de los pasajeros como mínimo, si, en todos los puntos de la ruta a volar, el avión puede descender con seguridad en 4 minutos a una altitud de presión de cabina de 13 000 pies.

OPS 1.775

Oxígeno suplementario — Aviones no presurizados

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.775)

a) *Generalidades*

- 1) El operador no operará un avión no presurizado por encima de 10 000 pies, a no ser que disponga de equipos de oxígeno suplementario, que sean capaces de almacenar y dispensar el oxígeno requerido.
- 2) La cantidad de oxígeno suplementario necesario para una operación particular se determinará sobre la base de la altitud y duración del vuelo, de conformidad con los procedimientos establecidos para cada operación del Manual de operaciones y con las rutas a recorrer, así como con los procedimientos de emergencia especificados en el Manual de operaciones.
- 3) Un avión previsto para operar a altitudes de presión por encima de 10 000 pies, deberá estar dotado de equipos capaces de almacenar y dispensar el oxígeno requerido.

b) *Requisitos de suministro de oxígeno*

- 1) Miembros de la tripulación de vuelo.

Cada miembro de la tripulación de vuelo en servicio en la cabina de vuelo dispondrá de suministro de oxígeno suplementario de acuerdo a lo establecido en el Apéndice 1. Si todos los ocupantes de asientos en la cabina de vuelo se abastecen de la fuente de oxígeno de la

- 2) Miembros de la tripulación de cabina de pasajeros, miembros adicionales de la tripulación de cabina de pasajeros y pasajeros.

Los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros y los pasajeros dispondrán de oxígeno de acuerdo con lo establecido en el Apéndice 1. Los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros además del número mínimo requerido y los miembros adicionales de la tripulación, se considerarán pasajeros a los efectos del suministro de oxígeno.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.780

Equipo respiratorio de protección (PBE) de la tripulación

- a) El operador no operará un avión presurizado o, a partir del 1 de abril de 2000, un avión sin presurizar con una masa máxima de despegue certificada mayor de 5 700 kg, o con una configuración máxima aprobada de más de 19 asientos para pasajeros, a no ser que:
- 1) Disponga de equipo de protección ocular, de nariz y boca de cada miembro de la tripulación de vuelo en funciones y que proporcione oxígeno por un período no inferior a 15 minutos. El suministro de equipo respiratorio de protección (PBE) se podrá proporcionar con el oxígeno de subsistencia requerido en OPS 1.770 b)1) u OPS 1.775 b)1). Además, cuando haya más de un miembro de la tripulación de vuelo y no haya ningún miembro de la tripulación de cabina de pasajeros, se deberán llevar PBE portátiles para proteger los ojos, nariz y boca de un miembro de la tripulación de vuelo y para suministrar gas respirable durante un período no inferior a 15 minutos; y
 - 2) Tenga suficientes PBE portátiles para proteger los ojos, nariz y boca de todos los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros y para suministrar gas respirable durante un período no inferior a 15 minutos.
- b) Los PBE previstos para la utilización de la tripulación de vuelo se deberán situar convenientemente en la cabina de vuelo y ser de fácil acceso para su uso inmediato por cada miembro requerido de la tripulación de vuelo desde su puesto de servicio.
- c) Los PBE previstos para el uso de la tripulación de cabina de pasajeros se deberán instalar en un lugar adyacente a cada puesto de servicio de los miembros de la misma requeridos.
- d) Se deberá disponer de otro PBE portátil de fácil acceso, que se situará en/o al lado de los extintores de incendios manuales requeridos en OPS 1.790 c) y d) excepto que, cuando el extintor esté situado en un compartimento de carga, los PBE deberán estar localizados fuera, pero al lado de la entrada a dicho compartimento.
- e) Mientras se estén utilizando, los PBE no deberán impedir la comunicación cuando se requiera de acuerdo con OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 y OPS 1.850.

OPS 1.790

Extintores portátiles

El operador no operará un avión a no ser que se disponga de extintores portátiles para su uso en los compartimentos de la tripulación, de pasajeros y, según proceda, de carga y en las cocinas de acuerdo con lo siguiente:

- a) El tipo y cantidad de agente extintor deberá ser adecuado para los tipos de fuego que puedan ocurrir en el compartimento donde se prevé el uso del extintor y, en el caso de los compartimentos para personas, se deberá reducir al mínimo el peligro de concentración de gases tóxicos;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) Como mínimo un extintor portátil, que contenga halón 1211 (bromoclorodifluorometano CBrClF_2) deberá estar convenientemente situado en la cabina de vuelo para su uso por la tripulación de vuelo, o un agente extintor equivalente;
- c) Como mínimo un extintor portátil deberá estar situado, o ser fácilmente accesible, en cada cocina no situada en la cabina principal de pasajeros;
- d) Como mínimo se deberá disponer de un extintor portátil fácilmente accesible para su utilización en cada compartimento de carga o equipaje de Clase A o Clase B, y en cada compartimento de carga de Clase E que sean accesibles a los miembros de la tripulación durante el vuelo; y
- e) Al menos el siguiente número de extintores portátiles estarán convenientemente situados en los compartimentos de pasajeros:

Configuración máxima aprobada de asientos para pasajeros	Número de extintores
7-30	1
31-60	2
61-200	3
201-300	4
301-400	5
401-500	6
501-600	7
601 o más	8

Cuando se requieran dos o más extintores, deberán estar distribuidos de manera regular en el compartimento de pasajeros.

- f) Como mínimo, uno de los extintores requeridos en el compartimento de pasajeros de un avión, con una configuración máxima aprobada de al menos 31 asientos para pasajeros y no más de 60, y como mínimo dos de los extintores de incendios situados en el compartimento para pasajeros de un avión con una configuración máxima aprobada de 61 asientos o más para pasajeros, deberá contener Halón 1211 (bromoclorodifluorometano, CBrClF_2), o equivalente, como agente extintor.

OPS 1.795

Hachas y palancas de pata de cabra

- a) Un operador no manejará un avión con una masa máxima al despegue superior a 5 700 kg o con una configuración aprobada de asientos superior a 9 a menos que esté equipado de al menos una hacha o una palanca de pata de cabra ubicada en la cabina de pasajeros. Si la configuración máxima aprobada de asientos para pasajeros es mayor de 200, se deberá llevar un hacha o palanca de pata de cabra adicional, que se deberá situar en o cerca de la zona de cocinas posterior.

PROPUESTA INICIAL

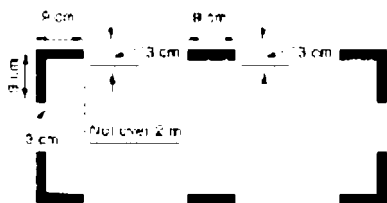
PROPUESTA MODIFICADA

- b) Las hachas y palanca de pata de cabra que se sitúen en el compartimento de pasajeros no podrán ser vistas por los mismos.

OPS 1.800

Marcas de puntos de rotura

El operador garantizará que, si existen en un avión áreas designadas del fuselaje susceptibles de rotura por los equipos de rescate en el caso de una emergencia, se marquen según se indica a continuación. Las marcas deben ser de color rojo o amarillo, y si fuera necesario se deben perfilar en blanco para contrastar con el fondo. Si las marcas de esquina distan más de 2 metros entre sí, se deben insertar líneas intermedias de 9 cm x 3 cm para que las marcas adyacentes no disten más de 2 metros entre sí.



OPS 1.805

Medios para la evacuación de emergencia

- a) El operador no operará un avión con alturas de las salidas de emergencia de pasajeros:

- 1) Que estén a más de 1,83 metros (6 pies) desde el suelo, cuando el avión está en tierra y el tren de aterrizaje está extendido; o
- 2) Que estarían a más de 1,83 metros (6 pies) desde el suelo después de un colapso o fallo en la extensión de una o más patas del tren de aterrizaje, en caso de aviones para los que se solicite por primera vez el Certificado de Tipo a partir del 1 de abril de 2000 inclusive,

a no ser que disponga de equipos o dispositivos en cada salida, a las que sean aplicables los subpárrafos 1) o 2), que permitan a los pasajeros y la tripulación llegar al suelo con seguridad durante una emergencia.

- b) Esos equipos o dispositivos no serán necesarios en las salidas sobre las alas, si el lugar designado de la estructura del avión en que termina la ruta de escape, está a menos de 1,83 metros (6 pies) del suelo con el avión en tierra, el tren de aterrizaje extendido, y los flaps en la posición de despegue o aterrizaje, la que esté más alta desde el suelo.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- c) En los aviones en los que se requiere tener una salida de emergencia independiente para la tripulación de vuelo y:
- 1) Cuyo punto más bajo de la salida de emergencia esté a más de 1,83 metros (6 pies) por encima del suelo con el tren de aterrizaje extendido; o
 - 2) Para los cuales se solicitó un Certificado tipo por primera vez a partir del 1 de abril de 2000 inclusive, y estuviera a más de 1,83 metros (6 pies) por encima del suelo después de un colapso o fallo de la extensión de una o más patas del tren de aterrizaje,
- debe haber un dispositivo que ayude a todos los miembros de la tripulación que desciendan a ganar el suelo con seguridad en caso de emergencia.

OPS 1.810

Megáfonos

El operador no operará un avión con una configuración máxima aprobada de más de 60 asientos para pasajeros y cuando transporte uno o más pasajeros, a no ser que esté equipado con megáfonos portátiles de fácil acceso alimentados con pilas para su uso por los miembros de la tripulación durante una evacuación de emergencia, con arreglo a la siguiente escala:

- 1) Para cada cabina de pasajeros:

Configuración de asientos de pasajeros	Número de megáfonos requerido
61-99	1
100 o más	2

- 2) Para aviones con más de una cubierta de pasajeros, en todos los casos en que los que la configuración total de asientos para pasajeros sea mayor de 60, se requiere, como mínimo 1 megáfono por cubierta.

OPS 1.815

Iluminación de emergencia

- a) El operador no operará un avión en transporte de pasajeros, con una configuración máxima aprobada de más de 9 asientos para pasajeros, a no ser que disponga de un sistema de iluminación de emergencia con una fuente de alimentación independiente para facilitar la evacuación del avión. El sistema de iluminación de emergencia deberá incluir:
- 1) Para aviones con una configuración máxima aprobada de más de 19 asientos para pasajeros:
 - i) Fuentes de alimentación para la iluminación general de la cabina de pasajeros;
 - ii) Luces internas al nivel del suelo en las zonas de salida de emergencia;
 - iii) Señales luminosas de indicación y situación de las salidas de emergencia;

PROPUESTA INICIAL

- iv) Para aviones cuya solicitud del Certificado tipo o equivalente se tramitó antes del 1 de mayo de 1972, y que hagan vuelos nocturnos, se requieren luces de emergencia exteriores en todas las salidas sobre alas y en las salidas para las que se requieran medios de asistencia para el descenso;
 - v) Para aviones cuyo certificado de tipo o equivalente se solicitó después del 1 de mayo de 1972, y para vuelos nocturnos, se requieren luces de emergencia exteriores en todas las salidas de emergencia de los pasajeros;
 - vi) Para aviones cuyo certificado de tipo fue emitido por primera vez en un Estado miembro de las JAA, o en otro Estado, a partir del 1 de enero de 1958 inclusive, un sistema de sendero luminoso hacia las salidas de emergencia en los compartimentos de pasajeros
- 2) Para aviones con una configuración máxima aprobada de 19 asientos para pasajeros o menos y certificados según JAR-25 o los requisitos aplicables para aviones de las categorías normal, de utilidades, acrobáticos y "commuter":
- i) Fuentes de alimentación para la iluminación general de la cabina de pasajeros;
 - ii) Luces internas en las zonas de salida de emergencia; y
 - iii) Señales luminosas de indicación y situación de las salidas de emergencia.
- 3) Para aviones con una configuración máxima aprobada de 19 asientos para pasajeros o menos y no certificados según JAR-25 o los requisitos aplicables para aviones de las categorías normal, de utilidades, acrobáticos y "commuter" fuentes de iluminación general de la cabina.
- b) A partir del 1 de abril de 1998 el operador no operará, de noche, un avión en transporte de pasajeros y que tenga una configuración máxima aprobada de 9 asientos o menos para pasajeros, a no ser que se disponga de una fuente de iluminación general de la cabina de pasajeros para facilitar la evacuación del mismo. El sistema podrá utilizar las luces de techo u otras fuentes de iluminación que ya existen en el avión y que puedan continuar operando después de que se desconecte la batería del avión.

OPS 1.820

Transmisor automático de localización de emergencia

- a) Un operador no manejará un avión a menos que esté equipado de un Transmisor de Localización de Emergencia (ELT) unido al avión de tal manera que, en caso de accidente, sea máxima la probabilidad de que el ELT transmita una señal detectable, y mínima la posibilidad de que transmita en cualquier otro momento.
 - b) El operador deberá asegurar que el ELT sea capaz de transmitir en las frecuencias de socorro prescritas en el Anexo 10 de OACI.
- a) Un operador no manejará un avión que ha recibido su primer certificado individual de aeronavegabilidad a partir del 1 de enero de 2002 a menos que esté equipado con un transmisor automático de localización de emergencia (ELT) capaz de transmitir a 121,5 MHz y 406 MHz.
 - b) Después del 1 de enero de 2002, un operador no manejará un avión que recibió por vez primera el certificado individual de aeronavegabilidad antes de dicha fecha a menos que esté equipado de cualquier tipo de ELT capaz de transmitir a 121,5 MHz y 406 MHz; los aviones equipados antes del 1 de abril de 2000 con un ELT automático que transmita a 121,5 MHz pero no a 406 MHz podrá continuar en servicio hasta el 31 de diciembre de 2004.

PROPUESTA MODIFICADA

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.825

Sin modificar

Chalecos salvavidasa) *Aviones terrestres*

El operador no operará un avión terrestre:

- 1) Cuando sobrevuele el agua y a una distancia mayor de 50 millas náuticas de la costa; o
- 2) Cuando despegue o aterrice en un aeródromo cuya trayectoria de despegue o aproximación esté situada por encima del agua, de forma tal que en el caso de un accidente exista la probabilidad de ser necesario un amaraje forzoso,

a no ser que esté equipado, para cada persona a bordo, con chalecos salvavidas equipados con una luz de localización de supervivientes. Cada chaleco salvavidas deberá estar situado en una posición de fácil acceso desde el asiento o litera de la persona que lo ha de utilizar. Los chalecos salvavidas para bebés se podrán sustituir por otros dispositivos de flotación aprobados y equipados con una luz de localización de supervivientes.

b) *Hidroaviones y aviones anfibios*

El operador no operará un hidroavión, o avión anfíbio en el agua a no ser que esté equipado con chalecos salvavidas provistos de una luz de localización de supervivientes, para cada persona a bordo. Cada chaleco salvavidas deberá estar situado en una posición de fácil acceso desde el asiento o litera de la persona que lo ha de utilizar. Los chalecos salvavidas para bebés se podrán sustituir por otros dispositivos de flotación aprobados y equipados con una luz de localización de supervivientes.

OPS 1.830

Balsas salvavidas y ELTs de supervivencia para vuelos prolongados sobre agua

- a) En vuelos sobre el agua, el operador no operará un avión que se aleje de un lugar adecuado para realizar un aterrizaje de emergencia, mas allá de una distancia superior a:
 - 1) 120 minutos a la velocidad de crucero o 400 millas náuticas, la que sea menor, para aviones capaces de continuar el vuelo a un aeródromo con la/s unidad/es crítica/s de potencia inoperativa/s en cualquier punto de la ruta o de las desviaciones previstas; o
 - 2) 30 minutos a velocidad de crucero o 100 millas náuticas, el valor menor, para todos los demás aviones, a menos que lleven el equipo especificado en los subpárrafos b) y c).

- c) Un operador se asegurará de que todos los ELT capaces de transmitir a 406 MHz estarán codificados de acuerdo con el Anexo 10 de la ICAO y registrados en la agencia nacional responsable del inicio de la Búsqueda y el Rescate u otra agencia designada.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) El número de balsas salvavidas suficientes para alojar a todas las personas a bordo. A menos que se disponga de balsas suplementarias con suficiente capacidad, las condiciones de flotabilidad y capacidad de alojamiento de las balsas, por encima de su capacidad establecida, deberá permitir acomodar a todos los ocupantes del avión en el caso de pérdida de una balsa de las de mayor capacidad. Las balsas estarán equipadas con:
- 1) Una luz de localización de supervivientes; y
 - 2) Equipos salvavidas incluyendo medios de supervivencia adecuados para el vuelo que se emprenda; y
- c) Como mínimo, dos localizadores de emergencia de supervivencia (ELT) capaces de transmitir en la frecuencia de socorro prescrita en el Anexo 10, Volumen 5, Capítulo 2 de OACI.

OPS 1.835

Equipos de supervivencia

El operador no operará un avión en áreas en las que la búsqueda y salvamento pudieran ser especialmente difíciles, a no ser que esté equipado con lo siguiente:

- a) Equipos de señalización para hacer señales pirotécnicas de socorro descritos en el Anexo 2 de OACI;
- b) Como mínimo, dos localizadores de emergencia de supervivencia (ELT) capaces de transmitir en la frecuencia de socorro prescrita en el Anexo 10, Volumen 5, Capítulo 2 de OACI; y
- c) Equipos adicionales de supervivencia para la ruta a volar, teniendo en cuenta el número de personas a bordo,

los equipos que se especifican en el subpárrafo c) no necesitarán ser transportados cuando el avión:

- 1) Permanece a una distancia de un área donde la búsqueda y salvamento no sea especialmente difícil, equivalente a:
 - i) 120 minutos a la velocidad de crucero con un motor inoperativo, para aviones capaces de continuar el vuelo a un aeródromo con las unidades críticas de potencia inoperativas en cualquier momento del recorrido o las desviaciones previstas; o
 - ii) 30 minutos a la velocidad de crucero para todos los demás aviones,
- o,
- 2) Para los aviones certificados JAR-25 o equivalente, una distancia no mayor de la que equivale a 90 minutos a la velocidad de crucero desde un área adecuada para un aterrizaje de emergencia.

OPS 1.840

Hidroaviones y aviones anfibios — Equipos varios

El operador no operará un hidroavión o avión anfibia en el agua a no ser que esté equipado con:

- 1) Un ancla de mar y otros equipos necesarios que faciliten el amarre, anclaje o maniobras del avión en el agua, que sean adecuados para sus dimensiones, peso y características de maniobra; y

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 2) Equipos para efectuar las señales acústicas prescritas en el Reglamento Internacional para evitar colisiones en el mar, en su caso.

Apéndice 1 de OPS 1.175

Oxígeno — Requerimientos mínimos de oxígeno suplementario para aviones presurizados durante un descenso de emergencia y después de éste (Nota 1)

Tabla 1

a)	b)
Suministro para:	Duración y altitud de presión en cabina
1. Todos los ocupantes de los asientos de la tripulación de vuelo en ejercicio de sus funciones	<p>Todo el tiempo de vuelo cuando la altitud de presión en cabina supera los 13 000 pies y todo el tiempo de vuelo cuando la altitud de presión en cabina supera los 10 000 pies pero no supera los 13 000 pies después de los primeros 30 minutos a esas altitudes, pero en ningún caso menos de:</p> <p>i) 30 minutos para los aviones certificados para volar a altitudes no superiores a 25 000 pies (Nota 2)</p> <p>ii) 2 horas para los aviones certificados para volar a altitudes superiores a 25 000 pies (Nota 3)</p>
2. Todos los miembros requeridos de la tripulación de cabina	<p>Todo el tiempo de vuelo cuando la presión de altitud en cabina supera los 13 000 pies pero no menos de 30 minutos (Nota 2), y todo el tiempo de vuelo cuando la altitud de presión en cabina es superior a 10 000 pies pero no supera los 13 000 pies después de los primeros 30 minutos a estas altitudes</p>
3. 100 % de los pasajeros (Nota 5)	<p>Todo el tiempo de vuelo cuando la altitud de presión en cabina supere los 15 000 pies pero en ningún caso inferior a 10 minutos (Nota 4)</p>
4. 30 % de los pasajeros (Nota 5)	<p>Todo el tiempo de vuelo cuando la altitud de presión en cabina supere los 14 000 pies pero no los 15 000 pies</p>
5. 10 % de los pasajeros (Nota 5)	<p>Todo el tiempo de vuelo cuando la altitud de presión en cabina supere los 10 000 pies pero no los 14 000 pies después de los primeros 30 minutos a estas altitudes</p>

Nota 1: El suministro proporcionado debe tener en cuenta la altitud de presión en cabina y perfil de descenso de las trayectorias en cuestión.

Nota 2: El suministro mínimo requerido es la cantidad de oxígeno necesaria para un ritmo de descenso constante desde la altitud máxima de operación certificada del avión hasta 10 000 pies en 10 minutos, seguido de 20 minutos a 10 000 pies.

Nota 3: El suministro mínimo requerido es la cantidad de oxígeno necesaria para un ritmo de descenso constante desde la altitud máxima de operación certificada del avión hasta 10 000 pies en 10 minutos, seguido de 110 minutos a 10 000 pies. Para determinar el suministro necesario puede incluirse el oxígeno requerido en JAR-OPS 1.780 a) 1).

Nota 4: El suministro mínimo requerido es la cantidad de oxígeno necesaria para un ritmo de descenso constante desde la altitud máxima de operación certificada del avión hasta 15 000 pies.

Nota 5: Para los fines de esta tabla "pasajeros" significa los pasajeros realmente transportados, incluidos los niños.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Apéndice 1 de OPS 1.175

Oxígeno suplementario — Aviones no presurizados

Tabla 1

a)	b)
Suministro para:	Duración y altitud de presión
1. Todos los ocupantes de los asientos de la tripulación de vuelo en ejercicio de sus funciones	Todo el tiempo de vuelo a altitudes de presión superiores a 10 000 pies
2. Todos los miembros requeridos de la tripulación de cabina	Todo el tiempo de vuelo a altitudes de presión superiores a 13 000 pies y durante cualquier período superior a 30 minutos a altitudes de presión superiores a los 10 000 pies pero no a 13 000 pies
3. 100 % de los pasajeros (Véase Nota)	Todo el tiempo de vuelo a altitudes de presión superiores a 13 000 pies
4. 10 % de los pasajeros (Véase Nota)	Todo el tiempo de vuelo después de 30 minutos a altitudes de presión superiores a 10 000 pies pero no superiores a 13 000 pies

Nota: Para los fines de esta tabla "pasajeros" significa los pasajeros realmente transportados, incluidos los niños menores de 2 años.

SUBPARTE L

EQUIPO DE COMUNICACIONES Y NAVEGACIÓN

OPS 1.845

Introducción general

- a) El operador garantizará que no se inicie ningún vuelo a no ser que los equipos de comunicación y navegación requeridos en esta Subparte estén:
- 1) Aprobados e instalados de acuerdo con los requisitos aplicables a los mismos, incluyendo los estándares de performance mínimos y los requisitos operativos y de aeronavegabilidad;
 - 2) Instalados de forma tal que el fallo de cualquier equipo individual requerido para comunicaciones o navegación, o ambos, no dará lugar al fallo de otra unidad requerida con los mismos fines.
 - 3) En condiciones operativas para el tipo de operación que se está llevando a cabo excepto lo establecido en la MEL (Véase OPS 1.030); y
 - 4) Dispuestos de tal forma que puedan ser operados fácilmente por un miembro de la tripulación de vuelo desde su puesto durante el vuelo. Cuando se requiere que un componente de un equipo o un equipo se opere por más de un miembro de la tripulación de vuelo se deberá instalar de forma tal que se pueda operar fácilmente desde cualquier puesto desde el cual se requiera ser operado.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) Los estándares mínimos de performances para los equipos de comunicación y navegación serán los prescritos en los Estándares Técnicos Conjuntos (JTSSO) aplicables, según se relacionan en JAR-TSSO, a no ser que se prescriban distintos estándares de performances en los códigos de operación o de aeronavegabilidad. Los instrumentos y equipos que cumplan actualmente con especificaciones de diseño y performance distintas de las JTSSO, en la fecha de entrada en vigor del OPS, podrán continuar en servicio o ser instalados, a no ser que se indiquen requisitos adicionales en esta Subparte. Los equipos de comunicación y navegación que ya se hayan aprobado no necesitan cumplir con una JTSSO revisada o una especificación revisada, distinta de JTSSO, a no ser que se prescriba un requisito de retroactividad.

OPS 1.850

Equipos de radio

- a) El operador no operará un avión a no ser que esté dotado con el equipo de radio requerido para el tipo de operación que esté llevando a cabo.
- b) Cuando se requieren dos sistemas de radio independientes (separados y completos) con arreglo a esta Subparte, cada sistema deberá disponer de una instalación independiente de antena excepto que sólo se requeriría una cuando se utilicen antenas que no sean de alambre con soporte rígido u otras instalaciones de antenas de una fiabilidad equivalente.
- c) Los equipos de comunicación por radio que se requieran para el cumplimiento del anterior párrafo a) también deberán permitir las comunicaciones en la frecuencia aeronáutica de emergencia 121,5 MHz.

OPS 1.855

Panel de selección de audio

El operador no operará un avión en IFR a no ser que esté equipado con un panel de selección de audio accesible para cada miembro requerido de la tripulación de vuelo.

OPS 1.860

Equipos de radio para operaciones VFR en rutas navegadas por referencia visual al terreno

El operador no operará un avión en VFR por rutas que se puedan navegar por referencia visual al terreno, a menos que esté dotado con los equipos de radio (equipamiento de comunicación y transpondedor SSR) que sean necesarios, en condiciones normales de operación, para cumplir lo siguiente:

- a) Comunicar con las estaciones correspondientes en tierra;
- b) Comunicar con las correspondientes instalaciones de control del tránsito aéreo desde cualquier punto en el espacio aéreo controlado en el que se prevean vuelos;
- c) Recibir información meteorológica; y
- d) Responder a las interrogaciones SSR según se requiera para la ruta que se está volando.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.865

Equipos de comunicación y navegación para operaciones IFR, o VFR en rutas no navegables por referencia visual al terreno

a) El operador no operará un avión en IFR, o VFR por rutas que no puedan ser navegadas por referencia visual al terreno, a no ser que el avión esté dotado de unos equipos de comunicación y navegación de acuerdo con los requisitos de los servicios de tráfico aéreo para en las áreas de operación.

b) *Equipos de radio*

El operador garantizará que el equipo de radio esté compuesto por no menos de:

1) JAR-OPS 1.865 (cont.) Dos sistemas independientes de comunicación radio, necesarios en condiciones normales de operación para comunicarse con la correspondiente estación en tierra desde cualquier punto de la ruta incluyendo desvíos; y

2) Un equipo de transpondedor SSR, si se requiere en la ruta que se esté volando.

c) *Equipo de navegación*

El operador garantizará que el equipo de navegación

1) Está compuesto por no menos de

i) Un sistema de recepción VOR, un sistema ADF, un DME;

ii) Un ILS o MLS cuando se requiera ILS o MLS para los fines de navegación de aproximación;

iii) Un sistema de recepción de radiobaliza cuando sea requerido para los fines de navegación de aproximación;

iv) Un Sistema de navegación de área cuando se requiera para la ruta que se esté volando;

v) Un sistema DME adicional en cualquier ruta o parte de la misma, cuando la navegación se base exclusivamente en señales DME;

vi) Un sistema DME adicional en cualquier ruta o parte de la misma, cuando la navegación se base exclusivamente en señales DME;

vii) Un sistema ADF en cualquier ruta o cualquier parte de la misma en que la navegación se base exclusivamente en las señales NDB; o

2) Cumpla con el tipo de Performance de navegación requerida (RNP) para la operación en el espacio aéreo en cuestión.

a) El operador no operará un avión en IFR, o VFR por rutas que no puedan ser navegadas por referencia visual al terreno, a no ser que el avión esté dotado de unos equipos de radio (comunicación y transpondedor SSR) y navegación de acuerdo con los requisitos de los servicios de tráfico aéreo para en las áreas de operación.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

- d) El operador podrá operar un avión que no esté dotado con los equipos de navegación especificados en los anteriores subpárrafos a)5) y/o a) 6) siempre que esté provisto con equipos alternativos autorizados por la Autoridad para la ruta a volar. La fiabilidad y la precisión de los equipos alternativos deberá permitir una navegación segura por la ruta prevista.

OPS 1.870

Equipos adicionales de navegación para operaciones en el espacio aéreo MNPS

- a) El operador no operará un avión en el espacio aéreo MNPS a no ser que esté provisto con equipos de navegación que cumplan con las especificaciones de performance mínimas de navegación prescritas en el Doc 7030 de OACI sobre Procedimientos Suplementarios Regionales.
- b) Los equipos de navegación requeridos en este párrafo deberán ser visibles y utilizables por cada piloto sentado en su puesto de servicio.
- c) Para operaciones sin restricciones en el espacio aéreo MNPS, un avión deberá estar provisto con dos Sistemas de Navegación de Larga Distancia (LRNS) independientes.
- d) Para operaciones en el espacio aéreo MNPS por rutas especiales publicadas, un avión deberá estar provisto con un Sistema de Navegación de Larga Distancia (LRNS), a no ser que se especifique otra cosa

OPS 1.872

Operación en un espacio aéreo definido en condiciones mínimas de separación vertical reducidas (RVSM)

(Véase también OPS 1.241)

El operador garantizará que los aviones operados en espacio aéreo RVSM estén equipados con:

- 1) Dos sistemas independientes de medida de altitud
- 2) Sistema de aviso de altitud
- 3) Un sistema de control automático de altura; y
- 4) Un transpondedor de radar secundario de vigilancia (SSR) con sistema de información de altitud, que pueda ser conectado al sistema de medida de altitud en uso, para el mantenimiento de la misma.

PROPUESTA MODIFICADA

- d) El operador podrá operar un avión que no esté dotado con los equipos de navegación especificados en los anteriores subpárrafos c)1)vi) y/o c)1)vii) siempre que esté provisto con equipos alternativos autorizados por la Autoridad para la ruta a volar. La fiabilidad y la precisión de los equipos alternativos deberá permitir una navegación segura por la ruta prevista.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

SUBPARTE M

MANTENIMIENTO DEL AVIÓN

OPS 1.875

Generalidades

- a) El operador no operará un avión a menos que sea mantenido y puesto en servicio por una organización adecuadamente aprobada/aceptada de acuerdo con JAR-145, excepto las inspecciones prevuelo que no tienen que ser realizadas necesariamente por una organización JAR-145.
- b) Esta Subparte prescribe los requisitos de mantenimiento del avión necesarios para cumplir con los requisitos de certificación del operador del OPS 1.180.

OPS 1.880

Terminología

Las siguientes definiciones del JAR-145 serán aplicables a esta Subparte:

- a) Inspección prevuelo — la inspección que se lleva a cabo antes del vuelo para asegurar que el avión está en condiciones para el vuelo previsto. No incluye la rectificación de defectos.
- b) Estándar aprobado — un estándar de fabricación/diseño/mantenimiento/calidad aprobado por la Autoridad.
- c) Aprobado por la Autoridad — aprobado directamente por la Autoridad, o de acuerdo con un procedimiento aprobado por la misma.

OPS 1.885

Solicitud de aprobación y aprobación del sistema de mantenimiento del operador

- a) Para la aprobación del sistema de mantenimiento, el solicitante de la emisión inicial, variación y renovación de un AOC deberá presentar los documentos que se especifican en JAR-OPS 1.185 b).
- b) El solicitante de la emisión inicial, variación y renovación de un AOC que cumpla con los requisitos de esta Subparte, junto con un manual apropiado de la organización de mantenimiento aprobada/aceptada en JAR-145, estará acreditado para la aprobación de su sistema de mantenimiento por la Autoridad.

Nota: En OPS 1.180 a)3) y 1.180 b), y OPS 1.185 se ofrecen los requisitos detallados.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.890

Responsabilidad del mantenimiento

- a) El operador garantizará la aeronavegabilidad del avión y el buen funcionamiento tanto del equipamiento operacional como de emergencia mediante:
- 1) La realización de las inspecciones pre-vuelo;
 - 2) La corrección a un estándar aprobado de cualquier defecto o daño que afecte a la operación segura, teniendo en cuenta la lista de equipo mínimo y la lista de desviación de la configuración, si existe para el tipo de avión;
 - 3) La cumplimentación de todo el mantenimiento de acuerdo con el programa de mantenimiento del avión aprobado al operador que se especifica en OPS 1.910;
 - 4) El análisis de la eficacia del programa de mantenimiento del avión aprobado al operador;
 - 5) El cumplimiento de cualquier directiva operativa, directiva de aeronavegabilidad y cualquier otro requisito para la aeronavegabilidad continuada que la Autoridad haya hecho obligatorio.
 - 6) La cumplimentación de modificaciones de acuerdo con un estándar aprobado y, para modificaciones no obligatorias, el establecimiento de una política de incorporación.
- b) El operador garantizará que el Certificado de Aeronavegabilidad de cada avión que se opere mantiene su validez con respecto a:
- 1) Los requisitos del anterior subpárrafo a);
 - 2) Cualquier fecha de vencimiento que se especifique en el Certificado; y
 - 3) Cualquiera otra condición de mantenimiento que se especifique en el Certificado.
- c) Los requisitos que se especifican en el subpárrafo anterior a) se cumplirán de acuerdo con procedimientos aceptables para la Autoridad.

OPS 1.895

Gestión del Mantenimiento

- a) El operador deberá estar adecuadamente aprobado de acuerdo con JAR-145 para cumplir los requisitos que se especifican en OPS 1.890 a)2), 3), 5) y 6) excepto que, a satisfacción de la Autoridad, se puede contratar el mantenimiento con una organización adecuadamente aprobada/aceptada de acuerdo con JAR-145.

PROPUESTA INICIAL

b) El operado empleará a una persona, o a un grupo de personas, aceptables para la Autoridad, para asegurar que todo el mantenimiento se realiza dentro de los plazos previstos y de acuerdo a un estándar aprobado, de modo que se satisfagan los requisitos de responsabilidad de mantenimiento que se indican en OPS 1.890, y para garantizar el funcionamiento del sistema de calidad que se requiere en OPS 1.900. La persona o el responsable apropiado a que se refiere este apartado, será el titular del puesto que se menciona en OPS 1.175 i)2).

c) Cuando un operador no esté adecuadamente aprobado de acuerdo con JAR-145, se deberá contratar con una organización de ese tipo para cumplir con los requisitos que se especifican en JAR-OPS 1.890 a)2), 3), 5) y 6). Se deberá establecer un entre el operador y la organización de mantenimiento aprobada/aceptada de acuerdo con JAR-145, que detalle las funciones especificadas en OPS 1.890 a)2), 3), 5) y 6) y que defina el soporte de las funciones de calidad de OPS 1.900. Este contrato, junto con todas sus modificaciones, deberá ser aceptable para la Autoridad. La Autoridad no requerirá los aspectos comerciales de un contrato de mantenimiento.

PROPUESTA MODIFICADA

b) El operado empleará a una persona, o a un grupo de personas, aceptables para la Autoridad, para asegurar que todo el mantenimiento se realiza dentro de los plazos previstos y de acuerdo a un estándar aprobado, de modo que se satisfagan los requisitos de responsabilidad de mantenimiento que se indican en OPS 1.890. La persona o el responsable apropiado a que se refiere este apartado, será el titular del puesto que se menciona en OPS 1.175 i)2). El Titular de Mantenimiento Designado también será responsable de cualesquiera acciones correctoras resultantes del control de calidad del OPS 1.900 a).

c) El Titular de Mantenimiento Designado no estará empleado en una organización aprobada/aceptada por JAR-145 en contrato con el Operador, a menos que lo apruebe específicamente la Autoridad.

d) Cuando un operador no esté adecuadamente aprobado de acuerdo con JAR-145, se deberá contratar con una organización de ese tipo para cumplir con los requisitos que se especifican en JAR-OPS 1.890 a)2), 3), 5) y 6). Excepto si se especifica lo contrario en los párrafos c), f) y g) posteriores, el acuerdo deberá adoptar la forma de un contrato de mantenimiento por escrito entre el operador y la organización de mantenimiento aprobada/aceptada de acuerdo con JAR-145, que detalle las funciones especificadas en OPS 1.890 a)2), 3), 5) y 6) y que defina el soporte de las funciones de calidad de OPS 1.900. La base de aviones, así como los contratos de mantenimiento de línea y motores programados, junto con todas sus modificaciones, deberá ser aceptable para la Autoridad. La Autoridad no requerirá los aspectos comerciales de un contrato de mantenimiento.

e) No obstante lo indicado en el párrafo d) anterior, el operador podrá tener un contrato con una organización no aceptada/aprobada JAR 145, siempre que:

- 1) para los contratos de mantenimiento del avión o el motor, la organización contratada es un operador OPS del mismo tipo de avión,
- 2) todo el mantenimiento se realice en última instancia por organizaciones aceptadas/aprobadas JAR-145,
- 3) dicho contrato detalle las funciones especificadas en OPS 1.890 a)2), 3), 5) y 6) y defina el soporte de las funciones de calidad del OPS 1.900,
- 4) el contrato, con todas sus modificaciones, sea aceptable para la Autoridad. La Autoridad no exigirá los elementos comerciales de un contrato de mantenimiento.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

d) El operador deberá disponer de oficinas aceptables, en lugares adecuados, para el personal que se especifica en el anterior subpárrafo b).

f) No obstante lo dicho en el párrafo d) anterior, en el caso de que un avión precise mantenimiento ocasional de línea, el contrato podrá adoptar la forma de órdenes de trabajo individuales a la organización de mantenimiento.

g) No obstante lo dicho en el párrafo d) anterior, en el caso del mantenimiento de componentes del avión, incluido el mantenimiento del motor, el contrato podrá adoptar la forma de órdenes de trabajo individuales a la organización de mantenimiento.

h) El operador deberá disponer de oficinas aceptables, en lugares adecuados, para el personal que se especifica en el anterior subpárrafo b).

OPS 1.900

Sin modificar

Sistema de Calidad

a) A los efectos del mantenimiento, el sistema de calidad del operador, que se requiere en OPS 1.035, deberá incluir además las siguientes funciones:

- 1) Verificación de que las actividades descritas en JAR-OPS 1.890 se están llevando a cabo de acuerdo con los procedimientos aceptados;
- 2) Verificación de que todo el mantenimiento contratado se está llevando a cabo de acuerdo a lo establecido en el contrato; y
- 3) Verificación del cumplimiento continuo con los requisitos de esta Subparte.

b) Cuando el operador esté aprobado de acuerdo con JAR-145, el sistema de calidad se podrá combinar con el que se requiere en JAR-145.

OPS 1.905

Manual de la Organización de Mantenimiento del Operador

a) El operador deberá facilitar un manual de la Organización de Mantenimiento que contenga detalles de la estructura de la organización incluyendo:

- 1) El titular responsable del sistema de mantenimiento requerido en JAR-OPS 1.175 i)2) y de la persona, o grupo de personas, que se mencionan en JAR-OPS 1.895 b);
- 2) Los procedimientos que se deberán seguir para cumplir con la responsabilidad de mantenimiento de OPS 1.890 y las funciones de calidad de OPS 1.900, excepto cuando el operador tenga la debida aprobación como organización de mantenimiento de acuerdo con JAR-145, cuyos detalles se podrán incluir en la memoria de JAR-145.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) La memoria de la gestión de mantenimiento del operador y cualquier modificación posterior deberán ser aprobadas por la Autoridad.

OPS 1.910

Programa de mantenimiento de aviones del operador

- a) El operador deberá garantizar que los aviones son mantenidos de acuerdo con los programas de mantenimiento de los aviones del operador. El programa deberá contener los detalles, incluyendo las frecuencias, de todo el mantenimiento cuya cumplimentación se requiere. Se requerirá que dicho programa incluya un programa de fiabilidad cuando la Autoridad determine que es necesario.
- b) El programa de mantenimiento de aviones del operador y cualquier modificación posterior deberán ser aprobados por la Autoridad.

OPS 1.915

Avión del operador — Registro técnico

- a) El operador deberá utilizar un sistema de registro técnico que contenga la siguiente información de cada avión;
- 1) Información sobre cada vuelo necesaria para garantizar la seguridad continuada del vuelo;
 - 2) El certificado de aptitud para el servicio vigente del avión;
 - 3) La declaración de mantenimiento que refleje la situación actual del mismo en cuanto al próximo mantenimiento programado y aquél que, fuera de revisiones periódicas, sea necesario realizar, excepto que la Autoridad autorice que dicha declaración figure en otro lugar;
 - 4) Todos los diferidos que afecten a la operación del avión; y
 - 5) Todas las recomendaciones necesarias relacionadas con los acuerdos de asistencia en mantenimiento.
- b) El Registro técnico del avión y cualquier modificación posterior deberán ser aprobados por la Autoridad.

OPS 1.920

Registros de Mantenimiento

- a) El operador garantizará que el registro técnico del avión se conserve durante un período de 24 meses a partir de la fecha de la última anotación.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) El operador garantizará que se ha establecido un sistema para conservar, de una forma aceptable para la Autoridad, los siguientes registros, durante los períodos que se especifican:
- 1) Todos los registros detallados de mantenimiento con respecto al avión y cualquier componente del mismo que se le haya incorporado — 24 meses a partir de que el avión o componente del avión fue puesto en servicio;
 - 2) El tiempo total y ciclos de vuelo acumulados, según el caso, del avión y todos los componentes del mismo con vida límite — 12 meses a partir de que el avión se haya retirado permanentemente de servicio;
 - 3) El tiempo de vuelo y los ciclos de vuelo transcurridos, según el caso, desde la última revisión general del avión o de todo componente del mismo que esté sometido a revisión general — Hasta que la última revisión general del avión o componente haya sido sustituida por otra revisión general de trabajos y detalle de equivalente alcance;
 - 4) El estado de inspecciones vigente del avión de modo que se pueda establecer el cumplimiento con el programa de mantenimiento del avión aprobado al operador — Hasta que la inspección del avión o componente, haya sido sustituida por otra inspección de trabajos y detalle de equivalente alcance;
 - 5) El estado actual de directivas de aeronavegabilidad aplicables al avión y a sus componentes — 12 meses a partir de que el avión se haya retirado del servicio; y
 - 6) Detalles de las modificaciones y reparaciones actuales del avión, motor/es, hélice/s y cualquier otro componente del avión que sea crítico para la seguridad del vuelo — 12 meses a partir de que el avión se haya retirado permanentemente de servicio.
- c) El operador garantizará que cuando se transfiera un avión permanentemente a otro operador, se transfieran también los registros que se especifican en los párrafos a) y b) y los períodos de tiempo que se indican seguirán siendo aplicables al nuevo operador.

OPS 1.930

Validez continuada del certificado de operador aéreo respecto al sistema de mantenimiento

El operador deberá cumplir con OPS 1.175 y 1.180 para garantizar validez continuada de su certificado de operador aéreo respecto al sistema de mantenimiento.

OPS 1.935

Caso de seguridad equivalente

Un operador no introducirá procedimientos alternativos a los prescritos en esta Subparte a menos que sea necesario y se haya aprobado primero un caso de seguridad equivalente sujeto a los procedimientos de revisión comunes aplicables y a menos que el operador haya sido aprobado a hacerlo por la Autoridad.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

SUBPARTE N

TRIPULACIÓN DE VUELO

OPS 1.940

Composición de la Tripulación de Vuelo

(Véanse Apéndices 1 y 2 de OPS 1.940)

a) El operador garantizará que:

- 1) La composición de la tripulación de vuelo y el número de miembros de la misma en los puestos designados de la tripulación no sean menores que, y cumplan con, el mínimo especificado en el AFM;
- 2) La tripulación de vuelo incluya miembros adicionales cuando lo requiera el tipo de operación y que su número no sea inferior al que se especifique en el Manual de Operaciones;
- 3) Todos los miembros de la tripulación de vuelo sean titulares de una licencia válida y en vigor, aceptable para la Autoridad, estén adecuadamente cualificados y sean competentes para llevar a cabo las funciones que se les asignen;
- 4) Se establezcan procedimientos, aceptables para la Autoridad, para evitar que tripulen juntos miembros de la tripulación de vuelo sin la adecuada experiencia;
- 5) Sea designado como Comandante uno de los pilotos miembro de la tripulación de vuelo, calificado como piloto al mando de acuerdo con las disposiciones aplicables en el ámbito de licencias de la tripulación de vuelo, que podrá delegar la conducción del vuelo en otro piloto adecuadamente cualificado; y
- 6) Cuando el AFM requiera expresamente un Operador de Sistemas, la tripulación de vuelo incluirá un miembro que sea titular de una licencia de ingeniero de vuelo o que sea un miembro de la tripulación de vuelo, adecuadamente cualificado y aceptable para la Autoridad;
- 7) El operador garantizará que cuando contrate el servicio de miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que sean autónomos y/o trabajadores a tiempo parcial, cumplan los requisitos de la Subparte N. A este respecto se deberá prestar atención particular al número total de tipos o variantes de aeronave que un miembro de la tripulación de cabina de pasajeros pueda volar en transporte aéreo comercial, que no deberá exceder, incluso cuando sus servicios sean contratados por otro operador, los requisitos establecidos en OPS 1.980 y OPS 1.981.

b) *Tripulación de vuelo mínima para las operaciones IFR o nocturnas*

En operaciones IFR o nocturnas, el operador garantizará que:

- 1) Para todos los aviones turbohélice con una configuración aprobada para más de 9 asientos para pasajeros y para todos los aviones turboreactores, la tripulación de vuelo mínima sea de 2 pilotos; o

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 2) Los aviones que no estén incluidos en el subpárrafo b) 1) anterior, siempre que se cumpla con los requisitos del Apéndice 2 de OPS 1.940, podrán ser operados por un sólo piloto. Si no se cumple con los requisitos del Apéndice 2, la tripulación de vuelo mínima estará constituida por 2 pilotos.

OPS 1.945

Entrenamiento de conversión y verificación

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.945)

- a) El operador garantizará que:
- 1) Cada miembro de la tripulación de vuelo supere un curso de Habilitación de Tipo que satisfaga los requisitos aplicables para la obtención de la licencia de tripulación de vuelo cuando cambie de un tipo de avión a otro tipo o clase para el cual se requiera una nueva habilitación;
 - 2) Cada miembro de la tripulación de vuelo supere un curso de conversión del operador antes de iniciar los vuelos de línea sin supervisión:
 - i) Cuando cambie a un avión para el que se requiere una nueva habilitación de tipo o clase;
 - ii) Cuando cambie de operador;
 - 3) El entrenamiento de conversión se imparta por personas adecuadamente cualificadas, según un programa detallado que se incluya en el Manual de Operaciones, y que sea aceptable para la Autoridad;
 - 4) El entrenamiento requerido del curso de conversión del operador se determine habiendo tenido debidamente en cuenta el entrenamiento previo del miembro de la tripulación, según lo anotado en sus registros de entrenamiento, de acuerdo con OPS 1.985;
 - 5) Se especifiquen en el Manual de Operaciones, los niveles mínimos de cualificación y experiencia requeridos a los miembros de la tripulación de vuelo, antes de iniciar el entrenamiento de conversión;
 - 6) Cada miembro de la tripulación de vuelo se someta a las verificaciones requeridas en OPS 1.965 b) y al entrenamiento y verificaciones requeridas en OPS 1.965 d), antes de iniciar el vuelo de línea bajo supervisión;
 - 7) Al concluir los vuelos de línea bajo supervisión, se lleve a cabo la verificación requerida en OPS 1.965 c);
 - 8) Una vez iniciado el curso de conversión del operador, cada miembro de la tripulación de vuelo no desempeñe tareas de vuelo en otro tipo o clase hasta que el curso se haya completado o cancelado; y
 - 9) Se incluya entrenamiento sobre Gestión de Recursos de Tripulación en el curso de conversión.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) En el caso de cambio de tipo o clase de avión, la verificación requerida en 1.965 b) puede combinarse con la prueba de aptitud para la calificación de tipo o clase.
- c) Se podrá combinar el curso de conversión del operador con el curso de Calificación de Tipo o Clase.

OPS 1.950

Entrenamiento de Diferencias y Familiarización

- a) El operador garantizará que cada miembro de la tripulación de vuelo supere:

1) Entrenamiento de diferencias

- 1) Entrenamiento de diferencias que exija conocimiento y entrenamiento adicionales sobre un dispositivo de entrenamiento apropiado para el avión:

- i) Cuando opere una variante de un avión del mismo tipo u otro tipo de la misma clase que esté operando en la actualidad; o

Sin modificar

- ii) Cuando un cambio de equipo y/o procedimientos sobre tipos o variantes actualmente operados exige un conocimiento y formación adicional en un dispositivo de entrenamiento apropiado.

- ii) Cuando se cambie el equipo y/o procedimientos sobre tipos o variantes actualmente operados.

2) Entrenamiento de familiarización

- 2) Entrenamiento de familiarización que requiere la adquisición de conocimientos adicionales:

- i) cuando se opera un avión distinto del mismo tipo o variante;
o

Sin modificar

- ii) Cuando un cambio de equipo y/o procedimientos en tipos o variantes actualmente operados, requiere la adquisición de conocimientos adicionales

- ii) Cuando se cambien el equipo y/o procedimientos en tipos o variantes actualmente operados.

- b) El operador especificará en el Manual de Operaciones cuando se requiere el entrenamiento sobre diferencias o familiarización.

Sin modificar

OPS 1.955

Nombramiento como comandante

- a) El operador garantizará que para el ascenso a comandante desde copiloto y para los que accedan a comandantes:

- 1) Se especifique un nivel mínimo de experiencia, aceptable para la Autoridad, en el Manual de Operaciones; y
- 2) Para las operaciones con tripulaciones múltiples, el piloto supere un curso adecuado de comandante.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

b) El curso de comandante que se requiere en el anterior subpárrafo a)2) se deberá especificar en el Manual de Operaciones y contendrá como mínimo lo siguiente:

- 1) Entrenamiento en un simulador de vuelo incluyendo Entrenamiento de Vuelo Orientado a la Línea (LOFT) y/o entrenamiento de vuelo;
- 2) Una verificación de competencia del piloto actuando como comandante, realizada por el operador;
- 3) Responsabilidades del Comandante;
- 4) Entrenamiento en línea a los mandos bajo supervisión. Se requiere un mínimo de 10 sectores para pilotos que ya están cualificados para el tipo de avión;
- 5) Superación de la verificación en línea del comandante según se indica en OPS 1.965 c) y cualificaciones de competencia en ruta y aeródromo según lo prescrito en OPS 1.975; y
- 6) Entrenamiento sobre la Gestión de Recursos de la Tripulación (CRM)

OPS 1.960

Comandantes titulares de una Licencia de Piloto Comercial

El operador garantizará que:

- 1) El titular de una Licencia de Piloto Comercial (CPL) no opere como comandante de un avión certificado para operaciones con un solo piloto de acuerdo con el AFM, a no ser que:
 - i) Cuando realice operaciones de transporte de pasajeros de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR) más allá de un radio de 50 mn desde el aeródromo de salida, el piloto tenga un mínimo de 500 horas de tiempo total de vuelo en aviones o sea titular de una Habilitación de Vuelo Instrumental en vigor; o bien
 - ii) Para operar en un tipo multimotor de acuerdo con las reglas de vuelo instrumental (IFR), el piloto tenga un mínimo de 700 horas de tiempo total de vuelo en avión, de las cuales 400 horas, serán como piloto al mando, y de ellas 100 hayan sido en IFR, incluyendo 40 horas de operación multimotor. Las 400 horas como piloto al mando se podrán sustituir con horas de operación como copiloto sobre la base de que dos horas como copiloto equivalen a una hora como piloto al mando, siempre que se hayan realizado en un sistema de tripulación multipiloto prescrito en el Manual de Operaciones;
- 2) Además del anterior subpárrafo a)1)ii), cuando se opere bajo IFR como piloto único, se satisfagan los requisitos prescritos en el Apéndice 2 de OPS 1.940; y
- 3) En las operaciones multipiloto, además del anterior subpárrafo a)1), y antes de que el piloto opere como comandante, se superará el curso de comandante que se indica en OPS 1.955 a)2).

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.965

Entrenamiento y verificación periódicos

(Véanse Apéndices 1 y 2 de OPS 1.965)

a) *General*

El operador garantizará que:

1) Cada miembro de la tripulación de vuelo reciba entrenamiento y se le realicen verificaciones periódicas de tal forma que todo el entrenamiento y las verificaciones sean pertinentes al tipo o variantes de avión para las que opere el miembro de la tripulación.

2) Se establezca en el Manual de Operaciones un programa de entrenamiento y verificación periódica, aprobado por la Autoridad;

3) El entrenamiento periódico se imparta por el siguiente personal:

i) Entrenamiento en tierra y de refresco — por una persona adecuadamente cualificada;

ii) Entrenamiento con simulador de avión/vuelo — por un Instructor de habilitación de tipo/examinador o por un Instructor de habilitación de tipo (instrucción de vuelo sintética);

iii) Entrenamiento en equipamiento de emergencia y de seguridad — por personal adecuadamente cualificado; y

iv) Entrenamiento en la Gestión de Recursos de la Tripulación — por personal adecuadamente cualificado;

4) Las verificaciones periódicas se efectúen por el siguiente personal:

i) Verificaciones de competencia del operador — por un Examinador de la habilitación de tipo; y

ii) Verificación en línea — por comandantes designados por el operador y aceptables para la Autoridad;

5) Cada miembro de la tripulación de vuelo sea objeto de verificaciones de competencia del operador como miembro de una tripulación de vuelo mínima.

1) Cada miembro de la tripulación de vuelo reciba entrenamiento y se le realicen verificaciones periódicas de tal forma que todo el entrenamiento y las verificaciones sean pertinentes al tipo o variantes de avión para las que opere el miembro de la tripulación de vuelo.

Sin modificar

i) Entrenamiento en tierra y de refresco — por personal adecuadamente cualificado;

ii) Entrenamiento con simulador de avión/vuelo — por un Instructor de habilitación de tipo (TRI), o en el caso del contenido del simulador de vuelo, un Instructor de vuelo sintético (SFI), siempre que el TRI o SFI cumpla los requisitos de experiencia y conocimientos del operador suficientes para instruir sobre las cuestiones especificadas en el Apéndice 1 al OPS 1.965 a)1)i)a) y b);

Sin modificar

i) Verificaciones de competencia del operador — por un Examinador de la habilitación de tipo o bien, si la comprobación se realiza en un simulador de vuelo cualificado y aprobado para tal fin de acuerdo con la reglamentación aplicable en el ámbito de los Dispositivos de Entrenamiento Sintéticos, un Examinador de Vuelo Sintético;

Sin modificar

iii) Comprobación de equipos de emergencia y seguridad — por personal adecuadamente cualificado.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

b) *Verificación de competencia del Operador*

Sin modificar

1) El operador garantizará que:

i) Cada miembro de la tripulación de vuelo sea objeto de verificaciones de competencia del operador para demostrar su competencia en la realización de procedimientos normales, anormales y de emergencia; y

ii) Las verificaciones se realicen sin referencia visual externa cuando se requiera que el miembro de la tripulación de vuelo opere en IFR;

iii) Cada miembro de la tripulación de vuelo se someterá a verificación de la competencia del operador como parte de los componentes normales de la tripulación de vuelo.

2) El período de validez de una verificación de competencia del operador será de 6 meses contados a partir del último día del mes en que se realizó. Si la siguiente verificación se realiza dentro de los últimos 3 meses naturales del período de validez de la anterior verificación, el nuevo período de validez será contado desde la fecha de realización hasta 6 meses naturales contados a partir de la fecha de caducidad de la anterior verificación de competencia del operador.

Sin modificar

c) *Verificación en Línea*

El operador garantizará que cada miembro de la tripulación de vuelo sea objeto de una verificación en línea en avión para demostrar su competencia para llevar a cabo las operaciones normales en línea que se describen en el Manual de Operaciones. El período de validez de una comprobación en línea será de 12 meses naturales, a partir del último día del mes de realización. Si la siguiente verificación se realiza dentro de los últimos 3 meses naturales del período de validez de la anterior comprobación en línea, el nuevo período de validez será contado desde la fecha de realización, hasta 12 meses naturales contados a partir de la fecha de caducidad de la anterior verificación en línea.

d) *Entrenamiento y verificación sobre equipamiento de Emergencia y Seguridad*

El operador garantizará que cada miembro de la tripulación de vuelo se someta al entrenamiento y verificaciones sobre la ubicación y uso de todos los equipos de emergencia y seguridad de a bordo. El período de validez de una verificación de equipos de emergencia y seguridad será de 12 meses naturales, a partir del último día del mes de la realización. Si la siguiente verificación se realiza dentro de los últimos 3 meses naturales del período de validez de la anterior verificación, el nuevo período de validez será contado desde la fecha de la realización hasta 12 meses naturales contados a partir de la fecha de caducidad de la anterior verificación.

e) *Gestión de Recursos de la Tripulación (CRM)*

El operador garantizará que cada miembro de la tripulación de vuelo realice entrenamiento en Gestión de Recursos de Tripulación como parte del entrenamiento periódico.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

f) *Entrenamiento en tierra y de refresco*

El operador garantizará que cada miembro de la tripulación de vuelo se someta a entrenamiento en tierra y de refresco al menos cada 12 meses de calendario. Si el entrenamiento se lleva a cabo dentro de los últimos 3 meses naturales antes de que expire el período de 12 meses de calendario, el próximo entrenamiento en tierra y de refresco, deberá ser completado dentro de los 12 meses siguientes a la fecha de caducidad original del previo.

g) *Entrenamiento en avión/simulador de vuelo*

El operador garantizará que cada miembro de la tripulación de vuelo realice entrenamiento en avión/simulador de vuelo al menos cada 12 meses naturales. Si el entrenamiento se lleva a cabo dentro de los últimos 3 meses naturales antes de que expire el período de 12 meses naturales, el próximo entrenamiento en avión/simulador de vuelo, deberá ser completado dentro de los 12 meses naturales contados a partir de la fecha de caducidad del anterior entrenamiento en avión/simulador de vuelo.

OPS 1.968

Cualificación del piloto para operar en ambos puestos de pilotaje

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.968)

El operador garantizará que:

- 1) Un piloto que pueda ser asignado para operar en ambos puestos de pilotaje supere el entrenamiento y verificación adecuados; y
- 2) El programa de entrenamiento y verificación se especifique en el Manual de Operaciones y sea aceptable para la Autoridad.

OPS 1.970

Experiencia reciente

a) El operador garantizará que:

- 1) Comandante. Ningún piloto opere una aeronave como comandante a no ser que haya realizado tres despegues y tres aterrizajes como mínimo, como piloto a los mandos en un avión del mismo tipo que el del avión a ser utilizado, o en un simulador de vuelo calificado y aprobado para este fin de acuerdo con la normativa aplicable en el campo de los STD, del tipo de avión a utilizar, en los 90 días precedentes; y
- 2) Copiloto. Un copiloto no actuará a los mandos durante el despegue y aterrizaje a no ser que haya actuado como piloto a los mandos durante el despegue y aterrizaje en un avión del mismo tipo que el del avión a ser utilizado, o en un simulador de vuelo calificado y aprobado para este fin de acuerdo con la normativa aplicable en el campo de los Dispositivos de entrenamiento de vuelo del tipo de avión a utilizar, en los 90 días precedentes.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) El período de 90 días que se indica en los anteriores subpárrafos a)1) y 2) se podrá ampliar hasta un máximo de 120 días, mediante vuelo en línea bajo la supervisión de un Instructor o Examinador de Habilitación de Tipo. Para períodos de más de 120 días, el requisito de experiencia reciente se satisfará mediante entrenamiento en vuelo o en un simulador de vuelo aprobado.

OPS 1.975

Piloto al mando — Cualificación de competencia para ruta y aeródromo

- a) El operador garantizará que, antes de ser designado comandante o piloto en el cual se pueda delegar por el comandante la conducción del vuelo, el piloto ha obtenido los conocimientos adecuados de la ruta a volar y de los aeródromos (incluyendo alternativos), instalaciones y procedimientos que vayan a emplearse.
- b) El período de validez de la cualificación de competencia en ruta y aeródromo será de 12 meses naturales además del resto de:
- 1) El mes de cualificación; o
 - 2) El mes de la última operación en la ruta o en el aeródromo.
- c) Se convalidará la cualificación de competencia de ruta y aeródromo mediante la operación en la ruta y en el aeródromo en el período de validez que se indica en el anterior subpárrafo b).
- d) Si se convalida dentro de los últimos 3 meses naturales de validez de una anterior cualificación de competencia de ruta y de aeródromo, el período de validez se extenderá desde la fecha de convalidación hasta 12 meses naturales contados desde la fecha de caducidad de la anterior cualificación de competencia de ruta y aeródromo.

OPS 1.978

Programa Avanzado de Cualificación

- a) Los períodos de validez de OPS 1.965 y 1.970 se podrán prorrogar, cuando la Autoridad haya aprobado un Programa Avanzado de Cualificación establecido por el operador.
- b) El Programa Avanzado de Cualificación deberá incluir entrenamiento y verificaciones que establezcan y mantengan una competencia que no sea menor de la que se establece en OPS 1.945, 1.965 y 1.970.

OPS 1.975

Cualificación de competencia para ruta y aeródromo

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.980

Operación en más de un tipo o variante

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.980)

- a) El operador asegurará que un miembro de la tripulación de vuelo no opere en más de un tipo o variante a no ser que sea competente para hacerlo.
- b) Cuando se pretenda realizar operaciones en más de un tipo o variante, el operador garantizará que las diferencias y/o semejanzas de los aviones afectados, justifican tales operaciones, teniendo en cuenta:
 - 1) El nivel de tecnología;
 - 2) Los procedimientos operativos;
 - 3) Las características de manejo.
- c) El operador garantizará que un miembro de la tripulación de vuelo, que opere en más de un tipo o variante, cumpla todos los requisitos prescritos en la subparte N para cada tipo o variante, a no ser que la Autoridad haya aprobado el uso de créditos relacionados con los requisitos de entrenamiento, verificación y experiencia reciente.
- d) El operador especificará en el Manual de Operaciones los procedimientos apropiados y/o restricciones operativas, aprobadas por la Autoridad, para cualquier operación en más de un tipo o variante, haciendo referencia a:
 - 1) El nivel mínimo de experiencia de los miembros de la tripulación de vuelo;
 - 2) El nivel mínimo de experiencia en un tipo o variante antes del inicio del entrenamiento y operación de otro tipo o variante;
 - 3) El proceso por el que un miembro de la tripulación de vuelo cualificado en un tipo o variante se entrenará y cualificará en otro tipo o variante;
 - 4) Todos los requisitos de experiencia reciente aplicables para cada tipo o variante.

OPS 1.981

Operación de helicóptero y avión

Cuando un miembro de la tripulación de vuelo opera tanto helicópteros como aviones:

- 1) El operador asegurará que las operaciones de helicóptero y aeroplano se limitan a un tipo de cada.
- 2) El operador especificará en el Manual de Operaciones los procedimientos apropiados y/o restricciones operativas, aprobadas por la Autoridad.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.985

Registros de entrenamiento

El operador:

- 1) Mantendrá registros de todos los entrenamientos, verificaciones y cualificaciones de que haya sido objeto cada miembro de la tripulación de vuelo prescritos en OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 y 1.975; y
- 2) Facilitará, a petición, los registros de todos los cursos disponibles de conversión, entrenamiento periódico y verificación, de cada miembro de la tripulación de vuelo afectado.

*Apéndice 1 de OPS 1.940***Relevo en vuelo de los miembros de la tripulación de vuelo**

- a) Un miembro de la tripulación de vuelo podrá ser relevado en vuelo de sus funciones a los mandos por otro miembro de la tripulación de vuelo debidamente cualificado.

b) *Relevo del Comandante*

El copiloto podrá ser relevado:

- i) Otro comandante piloto calificado como; o bien
 - ii) Un piloto al mando (PIC) calificado según se detalla en el subpárrafo c) siguiente.
- c) Requisitos mínimos para que un piloto al mando (PIC) releve al comandante:

- 1) Licencia válida de Piloto de Transporte de Línea Aérea;
- 2) Entrenamiento y verificaciones de conversión (incluyendo entrenamiento de Habilitación de Tipo) según se indica en OPS 1.945;
- 3) Todo el entrenamiento y verificación prescritos en OPS 1.965;
- 4) Experiencia reciente según prescrito en OPS 1.970;
- 5) Calificación de competencia en ruta de acuerdo con lo prescrito en OPS 1.975; y
- 6) Operar como piloto al mando solamente en crucero y no por debajo de FL 200.

d) *Relevo del copiloto*

El copiloto podrá ser relevado por:

- i) Otro piloto con calificaciones adecuadas; o
- ii) Un copiloto de relevo en crucero con las calificaciones que se detallan en subpárrafo e) siguiente.

El copiloto podrá delegar la conducción del vuelo a:

- i) Otro comandante calificado; o bien
 - ii) Únicamente para operaciones por encima de FL 200, un piloto cualificado según se detalla en el subpárrafo c) siguiente.
- c) Requisitos mínimos para que un piloto releve al comandante:

Sin modificar

- 3) Todo el entrenamiento y verificación prescritos en OPS 1.965 y OPS 1.968;
- 4) Cualificación de competencia en ruta prescrita en OPS 1.975.

Suprimido

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

e) *Requisitos mínimos para el Copiloto de Relevo en Crucero*

- 1) Licencia válida de Piloto Comercial con Habilitación de Instrumentos;
- 2) Entrenamiento y verificación de conversión, incluido el entrenamiento de habilitación de tipo, según lo prescrito en OPS 1.945, excepto por el requisito de entrenamiento de despegue y aterrizaje;
- 3) Todo el entrenamiento y verificaciones periódicas que se establecen en OPS 1.965 excepto el requisito de entrenamiento de despegue y aterrizaje; y
- 4) Operar como copiloto solamente en crucero y no por debajo de FL 200.
- 5) No se requiere la experiencia reciente según se indica en OPS 1.970. El piloto deberá, no obstante, ser objeto de entrenamiento de pericia en vuelo relativos a experiencia reciente y de refresco, en simulador de vuelo, en intervalos no mayores de 90 días. Este entrenamiento de refresco se podrá combinar con el entrenamiento que se prescribe en OPS 1.965.

f) *Relevo del operador de sistemas*

Un operador de sistemas podrá ser relevado en vuelo por un miembro de la tripulación que sea titular de una licencia de Ingeniero de Vuelo, o por un miembro de la tripulación de vuelo que esté adecuadamente calificado y sea aceptable para la Autoridad.

*Apéndice 2 de OPS 1.940***Operaciones con un solo piloto bajo IFR o en vuelo nocturno**

Los aviones que se mencionan en OPS 1.940 b)2) se podrán operar por un único piloto bajo IFR o en vuelo nocturno cuando se cumplan los siguientes requisitos:

- 1) El operador incluirá en el Manual de Operaciones un programa de conversión y entrenamiento periódico del piloto que incluya los requisitos adicionales para una operación con un único piloto;
- 2) En particular, los procedimientos de cabina de tripulación de vuelo deberán incluir:
 - i) Gestión de motores y tratamiento de emergencias;
 - ii) Utilización de la lista de comprobaciones normales, anormales y de emergencia;
 - iii) Comunicaciones con ATC;
 - iv) Procedimientos de salida y aproximación;
 - v) Manejo del piloto automático; y
 - vi) Documentación de vuelo simplificada;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 3) Las comprobaciones periódicas requeridas en OPS 1.965 se efectuarán como piloto único para el tipo o clase de avión en un entorno que sea representativo de la operación;
- 4) El piloto tendrá un mínimo de 50 horas de tiempo de vuelo en el tipo o clase específica de avión bajo IFR de las que 10 horas serán como comandante; y
- 5) La experiencia reciente mínima requerida para un piloto que efectúa una operación de un único piloto bajo IFR o vuelo nocturno, será de 5 vuelos IFR, incluyendo 3 aproximaciones instrumentales, efectuadas durante los 90 días anteriores en el tipo o clase de avión, como piloto único. Este requisito se podrá sustituir por una verificación de aproximación instrumental IFR para el tipo o clase de avión.

*Apéndice 1 de OPS 1.945***Curso de Conversión del Operador**

- a) El curso de conversión del operador incluirá:
 - 1) Entrenamiento y verificaciones en tierra, incluyendo los sistemas del avión, procedimientos normales, anormales y de emergencia;
 - 2) Entrenamiento y verificaciones sobre el equipamiento de emergencia y seguridad, que se deberán completar antes de iniciar el entrenamiento sobre el avión;
 - 3) Entrenamiento sobre la Gestión de Recursos de la Tripulación (CRM);
 - 4) Entrenamiento y verificaciones en el avión/simulador de vuelo; y
 - 5) Vuelo en línea bajo supervisión y verificación en línea.
- b) El curso de conversión se impartirá en el orden indicado en el anterior subpárrafo a).
- c) Cuando un miembro de la tripulación de vuelo no haya completado un curso de conversión del operador con anterioridad, el operador garantizará que, además de lo establecido en el anterior subpárrafo a), el miembro de la tripulación de vuelo reciba entrenamiento general de primeros auxilios y, en su caso, entrenamiento sobre los procedimientos en el caso de amaraje forzoso utilizando los equipos en el agua.

*Apéndice 1 de OPS 1.965***Entrenamiento y comprobaciones periódicas — Pilotos**

- a) *Entrenamiento periódico*

El entrenamiento periódico comprenderá:

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

1) Entrenamiento en tierra y de refresco:

i) El programa de entrenamiento en tierra y de refresco incluirá:

- A) Sistemas del avión;
- B) Procedimientos y requisitos operativos que incluyan el deshielo/antihielo en tierra [Véase AMC-OPS 1.345 a)] y la incapacitación del piloto; y
- C) Revisión de Accidentes/Incidentes y otros sucesos.

ii) Los conocimientos del entrenamiento en tierra y de refresco se verificarán mediante un cuestionario u otro método adecuado.

2) Entrenamiento en avión/simulador de vuelo.

i) El programa de entrenamiento en el avión/simulador de vuelo se debe establecer de forma tal que se hayan cubierto todos los fallos principales de los sistemas del avión y los procedimientos asociados a los mismos en el período de los 3 años precedentes.

ii) Cuando se realicen maniobras de fallo de motor en el avión, el fallo de motor deberá ser simulado.

iii) El entrenamiento en el avión/simulador de vuelo podrá ser combinado con la verificación de competencia del operador.

3) Entrenamiento sobre equipamiento de Emergencia y Seguridad:

i) El programa de entrenamiento sobre equipamiento de emergencia y seguridad se podrá combinar con el de las verificaciones del equipamiento de emergencia y seguridad, y se realizarán en un avión o dispositivo de entrenamiento alternativo adecuado.

ii) Cada año el programa de entrenamiento sobre equipamiento de emergencia y de seguridad incluirá lo siguiente:

A) Colocación real de un chaleco salvavidas cuando forme parte del equipo;

B) Colocación real de los equipos de protección de la respiración (PBE);

C) Manipulación real de los extintores de incendios;

D) Instrucción en la ubicación y uso de todo el equipamiento de emergencia y de seguridad que se lleven en el avión;

E) Instrucción sobre la ubicación y uso de todos los tipos de salidas; y

F) Procedimientos de seguridad.

B) Colocación real de los equipos de protección de la respiración (PBE) cuando formen parte del equipo;

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

iii) Cada 3 años el programa de entrenamiento deberá incluir lo siguiente:

- A) Operación real de todos los tipos de salidas;
- B) Demostración del método que se emplea para operar una rampa de evacuación cuando forme parte del equipo;
- C) Extinción de un incendio real o simulado empleando equipos representativos de los que se llevan en el avión excepto que, para los extintores de halón, se podrá utilizar un método alternativo que sea aceptable para la Autoridad;
- D) Los efectos del humo en una zona cerrada y utilización real de todos los equipos pertinentes en un entorno de humo simulado;
- E) Manipulación real de la señalización pirotécnica, real o simulada, cuando forme parte del equipo; y
- F) Demostración del uso de la/s balsa/s salvavidas cuando formen parte del equipo.

4) Entrenamiento sobre la Gestión de Recursos de la Tripulación (CRM)

b) *Verificaciones periódicas*

Las verificaciones periódicas comprenderán:

- 1) Verificaciones de competencia del operador;
 - i) Cuando sea aplicable, las verificaciones de competencia del operador deben incluir las siguientes maniobras:
 - A) Despegue abortado cuando se dispone de un simulador de vuelo, en caso contrario sólo prácticas;
 - B) Despegue con fallo de motor entre V_1 y V_2 o tan pronto como lo permitan las consideraciones de seguridad;
 - C) Aproximación de precisión por instrumentos hasta los mínimos con un motor inoperativo, en el caso de aviones multimotores;
 - D) Aproximación de no precisión hasta los mínimos;
 - E) Aproximación instrumental frustrada desde los mínimos con un motor inoperativo, en el caso de aviones multimotores; y
 - F) Aterrizaje con un motor inoperativo. En el caso de aviones monomotor, se requiere una práctica de aterrizaje forzoso.
 - ii) Cuando se efectúen maniobras con fallo de motor en un avión, el fallo del motor deberá ser simulado.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- iii) Además de las comprobaciones prescritas en los subpárrafos anteriores i)A) a F), se deberá cumplir con los requisitos que rigen la emisión de licencias de tripulación de vuelo cada 12 meses, y se podrán combinar con la verificación de competencia del operador.
 - iv) Para un piloto que opere bajo VFR solamente, las verificaciones prescritas en los anteriores subpárrafos i)C) a E) pueden ser omitidas con la salvedad de una aproximación y aproximación frustrada en un avión multimotor con un motor inoperativo.
 - v) Las verificaciones de competencia del operador se deberán llevar a cabo por un Examinador de Habilitación de Tipo.
- 2) Verificaciones sobre equipamiento de emergencia y de seguridad

Los elementos que se comprobarán serán aquellos que hayan sido objeto de entrenamiento de acuerdo con el anterior subpárrafo a)3).

3) Verificaciones en línea:

- i) Las verificaciones en línea deberán establecer la aptitud para efectuar satisfactoriamente una operación en línea completa incluyendo los procedimientos prevuelo y postvuelo, y el uso del equipamiento proporcionado, según lo especificado en el Manual de Operaciones.
- ii) Se deberá valorar la tripulación de vuelo en cuanto a su aptitud para la Gestión de los Recursos de la Tripulación.
- iii) Cuando se asignen a los pilotos obligaciones de piloto a los mandos y piloto no a los mandos se deberán verificar en ambas funciones.
- iv) Las verificaciones en línea se deberán superar en el avión.
- v) Las verificaciones en línea se deberán efectuar por comandantes designados por el operador y que sean aceptables para la Autoridad.

Apéndice 2 de OPS 1.965

Entrenamiento y verificaciones periódicas — Operador del panel de sistemas

- a) El entrenamiento y verificaciones periódicas de los operadores del panel de sistemas cumplirán con las requeridas para pilotos y cualquier obligación específica adicional, omitiéndose los elementos que no son aplicables a los operadores del panel de sistemas.
- b) El entrenamiento y verificaciones periódicas para los operadores del panel de sistemas tendrán lugar siempre que sea posible, simultáneamente con un piloto que esté realizando entrenamiento y verificaciones periódicas.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- c) La verificación de línea se debe llevar a cabo por un comandante designado por el operador y aceptable para la Autoridad, o por un Instructor o Examinador de Habilitación de Tipo para operadores del panel de sistemas.

*Apéndice 1 de OPS 1.968***Cualificación del piloto para operar en ambos puestos de pilotaje**

- a) Los comandantes cuyas funciones les exijan operar en el puesto de la derecha y llevar a cabo las funciones del copiloto, o los comandantes requeridos para llevar a cabo funciones de entrenamiento o examen desde el puesto de la derecha, superarán entrenamiento y verificaciones adicionales según lo especificado en el Manual de Operaciones, durante la realización de las verificaciones de competencia del operador prescritas en OPS 1.965 b). Este entrenamiento adicional deberá incluir como mínimo lo siguiente:

- 1) Fallo del motor durante el despegue
- 2) Aproximación y aproximación frustrada con un motor inoperativo; y
- 3) Aterrizaje con un motor inoperativo.

- b) Cuando se efectúen maniobras con fallo de motor en un avión, el fallo del motor deberá ser simulado.

- c) Cuando se opere en el puesto de la derecha, las verificaciones requeridas en OPS para la operación en el puesto de la izquierda deberán, además, ser válidas y actualizadas.

- d) Un piloto que releve al comandante como piloto al mando habrá demostrado, durante la verificación de competencia del operador prescrita en OPS 1.965 b), destreza y práctica en los procedimientos que, normalmente, hubieran sido responsabilidad del comandante actuando como piloto al mando. Cuando las diferencias entre los puestos a la izquierda y a la derecha no sean significativas (por ejemplo debido al uso del piloto automático), las prácticas se podrán efectuar en cualquier puesto.

- e) Un piloto que no sea el comandante y ocupe el asiento de la izquierda habrá demostrado, durante la verificación de competencia del operador prescrita en OPS 1.965 b), destreza y práctica en los procedimientos que, normalmente, hubieran sido responsabilidad del comandante actuando como piloto no a los mandos. Cuando las diferencias entre los puestos a la izquierda y a la derecha no sean significativas (por ejemplo debido al uso del piloto automático), las prácticas se podrán efectuar en cualquier puesto.

- d) Un piloto que releve al comandante habrá demostrado, durante la verificación de la competencia del operador prescrita en OPS 1.965 b), destreza en rutinas y procedimientos que normalmente no son responsabilidad del piloto de relevo. Cuando las diferencias entre los puestos a la izquierda y a la derecha no sean significativas (por ejemplo debido al uso del piloto automático), las prácticas se podrán efectuar en cualquier puesto.

Sin modificar

*Apéndice 1 de OPS 1.980***Operación en más de un tipo o variante**

- a) Cuando un miembro de la tripulación de vuelo opere más de un tipo o variante de avión con una o más anotaciones en la licencia (tipo-multipiloto), el operador garantizará que:

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 1) El complemento mínimo de tripulación de vuelo especificado en el Manual de Operaciones sea el mismo para cada tipo o variante a operar;
 - 2) Un miembro de la tripulación de vuelo no operará más de dos tipos o variantes de avión para los que se requiera anotaciones separadas en la licencia; y
 - 3) Sólo se vuele aviones correspondientes a una anotación en la licencia en un mismo período de actividad aérea, a no ser que el operador haya establecido procedimientos para garantizar el tiempo necesario para la adecuada preparación.
- b) Cuando un miembro de la tripulación de vuelo opere más de un tipo o variante de avión (piloto clase y/o tipo individual), pero no con una única anotación en la licencia, el operador deberá cumplir con lo siguiente:
- 1) Un miembro de la tripulación no operará más de:
 - i) Tres tipos o variantes de aviones con motores de pistón; o
 - ii) Tres tipos o variantes de aviones turbohélices; o
 - iii) Un tipo o variante de avión turbohélice y un tipo o variante de avión con motor de pistón; o
 - iv) Un tipo o variante de avión turbohélice y cualquier avión dentro de una clase particular.
 - 2) OPS 1.965 para cada tipo o variante operado, a menos que el operador haya demostrado procedimientos específicos y/o restricciones operativas que sean aceptables para la Autoridad.
- c) Cuando un miembro de la tripulación de vuelo opere más de un tipo o variante de avión (piloto clase y/o tipo individual), pero no con una única anotación en la licencia, el operador deberá cumplir con lo siguiente:
- 1) Subpárrafos a)1), a)2) y a)3) anteriores;
 - 2) El subpárrafo d) siguiente.
- d) Cuando un miembro de la tripulación de vuelo opere más de un tipo o variante de avión (tipo multipiloto), pero no con una única anotación en la licencia, el operador deberá cumplir con lo siguiente:
- 1) Subpárrafos a)1), a)2) y a)3) anteriores;
 - 2) Antes de ejercer los privilegios de 2 anotaciones en la licencia:
 - i) Los miembros de la tripulación de vuelo deberán haber completado dos verificaciones de competencia consecutivas del operador y tener 500 horas en la posición adecuada como tripulante en operaciones de transporte aéreo comercial con el mismo operador.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- ii) En el caso de un piloto que tenga experiencia con un operador y que ejerza las atribuciones de 2 anotaciones en la licencia, y luego sea promovido a comandante por el mismo operador en uno de esos tipos, la experiencia mínima requerida como comandante será de 6 meses y 300 horas, y deberá haber completado 2 verificaciones de competencia consecutivas del operador antes de estar en condiciones de ejercer nuevamente las atribuciones de las 2 anotaciones en su licencia.
- 3) Antes de comenzar el entrenamiento y la operación de otro tipo o variante, los miembros de la tripulación de vuelo, deberán haber completado 3 meses y 150 horas de vuelo en el avión básico, que incluirán al menos una verificación de competencia.
- 4) Después de haber realizado la verificación en línea inicial en el nuevo tipo, deberán realizar 50 horas de vuelo o 20 sectores únicamente en aviones de la nueva habilitación de tipo.
- 5) OPS 1.970 para cada tipo operado a no ser que la Autoridad haya establecido créditos de acuerdo con el subpárrafo 7 siguiente.
- 6) El período de tiempo en el que se requiera experiencia de vuelo en línea en cada tipo, deberá estar especificado en el Manual de Operaciones.
- 7) Cuando se hayan solicitado créditos para reducir los requisitos de entrenamiento, verificación y experiencia reciente entre tipos de avión, el operador deberá demostrar a la Autoridad, qué elementos no necesitan ser repetidos en función de similitudes.
- i) OPS 1.965 b) requiere dos verificaciones de competencia del operador cada año. Cuando se obtengan créditos de acuerdo con el subpárrafo 7 anterior para la verificación de competencia del operador a fin de alternar entre los dos tipos, cada verificación será válida para la del otro tipo. Siempre que el período entre las verificaciones de competencia de licencia no supere el prescrito en la reglamentación aplicable en el campo de las licencias de tripulación de vuelo para cada tipo, se cumplirán los requisitos correspondientes para la licencia de la tripulación de vuelo. Además deberá especificarse en el Manual de Operaciones el entrenamiento periódico aprobado considerado necesario.
- ii) OPS 1.965 c) requiere una verificación en línea cada año. Cuando se obtengan créditos para comprobaciones en línea de acuerdo con el subpárrafo 7) anterior a fin de alternar entre los dos tipos o variantes, cada verificación revalida a la del otro tipo o variante.
- iii) Anual el entrenamiento y verificación de equipos de emergencia y seguridad debe cubrir todos los requisitos para cada tipo.
- 8) OPS 1.965 para cada tipo o variante operado, a no ser que la Autoridad haya permitido créditos de acuerdo con el subpárrafo 7) anterior.
- e) Cuando un miembro de la tripulación de vuelo opere combinaciones de tipos o variantes de avión (clase único piloto y tipo multipiloto), el operador deberá demostrar que los procedimientos específicos y/o las restricciones operativas están aprobadas de acuerdo con OPS 1.980 d).

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

SUBPARTE O

TRIPULACIÓN DE CABINA

OPS 1.988

Aplicación

El operador garantizará que todos los miembros de la tripulación, que no sean miembros de la tripulación de vuelo, asignados por el operador a funciones en el compartimento de pasajeros de un avión cumplan los requisitos de esta Subparte y la reglamentación de seguridad aplicable, con excepción de los miembros de la tripulación adicionales a los que solamente se hayan asignado tareas no relacionadas con la seguridad.

a) Para los fines de la presente reglamentación, "miembro de la tripulación de cabina" significa cualquier miembro de la tripulación, al que el operador o el piloto al mando asigna tareas en el compartimento de pasajeros de un avión, con la excepción del

- personal médico;
- personal de seguridad;
- personal del salón de belleza;
- cuidadores de niños;
- escoltas;
- secretarios/as;

b) Un operador garantizará que todos los miembros de la tripulación de cabina cumplen los requisitos de esta subparte y la reglamentación de seguridad aplicable.

OPS 1.990

Sin modificar

Número y composición de la Tripulación de Cabina de Pasajeros

- a) El operador no operará un avión con una configuración aprobada de más de 19 asientos para pasajeros cuando se transporte uno o más pasajeros, a no ser que un miembro tripulante de cabina de pasajeros, como mínimo, se incluya en la tripulación para cumplir con obligaciones especificadas en el Manual de Operaciones en beneficio de la seguridad de los pasajeros.
- b) Para cumplir con el anterior subpárrafo a), el operador garantizará que el número mínimo de miembros de la tripulación de cabina de pasajeros sea el mayor de:
- 1) Un miembro de la tripulación de cabina de pasajeros para cada 50 asientos para pasajeros o fracción de 50, instalados en la misma cubierta del avión; o
 - 2) El número de miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que hubieran participado activamente en la cabina del avión, en la correspondiente demostración de la evacuación de emergencia, o que se asumió que tomaron parte en los análisis correspondientes, excepto que, si la configuración máxima autorizada de asientos para pasajeros es menor, por lo menos en 50 asientos, del número de pasajeros evacuados durante la demostración, el número de miembros de la tripulación de cabina de pasajeros se podrá reducir en 1 por cada múltiplo entero de 50 asientos en los que la configuración máxima autorizada de asientos para pasajeros sea menor de la capacidad máxima certificada.
- c) En casos excepcionales, la Autoridad podrá requerir a un operador que incluya miembros adicionales en la tripulación de cabina de pasajeros.

PROPUESTA INICIAL

- d) En casos imprevistos, se podrá reducir el número mínimo requerido de miembros de la tripulación de cabina de pasajeros a condición de que:
- 1) Se haya reducido el número de pasajeros de acuerdo con los procedimientos especificados en el Manual de Operaciones; y
 - 2) Se entregue un informe a la Autoridad después de la finalización del vuelo.
- e) El operador garantizará que cuando contrate el servicio de miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que sean autónomos y/o trabajadores a tiempo parcial, cumplan los requisitos de la Subparte O. A este respecto se deberá prestar atención particular al número total de tipos o variantes de aeronave que dichos miembros de la tripulación de cabina de pasajeros puedan volar en transporte aéreo comercial, que no deberá exceder, incluso cuando sus servicios sean contratados por otro operador, de lo establecido en OPS 1.1030.

OPS 1.995

Requisitos mínimos

- a) Un operador asegurará que cada miembro de la tripulación de cabina cumple los requisitos mínimos aplicables de edad y médicos.
- b) El operador garantizará que cada miembro de la tripulación de cabina de pasajeros sea competente para cumplir con sus obligaciones de acuerdo con los procedimientos que se especifican en el Manual de Operaciones.

OPS 1.1000

Sobrecargo

- a) El operador nombrará un sobrecargo cuando la tripulación de cabina de pasajeros esté compuesta por más de un miembro.
- b) El sobrecargo será responsable ante el comandante, de la dirección y coordinación de los procedimientos de seguridad y emergencia de la cabina de pasajeros especificados en el Manual de Operaciones.
- c) Cuando por OPS 1.990 se requiera llevar más de un miembro de la tripulación de cabina de pasajeros, el operador no designará para el puesto de sobrecargo a un tripulante que no tenga como mínimo un año de experiencia como miembro operativo de una tripulación de cabina pasajeros y haya superado un curso adecuado

PROPUESTA MODIFICADA

- b) El operador garantizará que los miembros de la tripulación de cabina son competentes para cumplir con sus obligaciones de acuerdo con los procedimientos que se especifican en el Manual de Operaciones.

OPS 1.998

Identificación de la tripulación de cabina

Un operador garantizará que todos los miembros de la tripulación de cabina llevan el uniforme del operador y son claramente identificables por los pasajeros.

Sin modificar

- c) Cuando por OPS 1.990 se requiera llevar más de un miembro de la tripulación de cabina de pasajeros, el operador no designará para el puesto de sobrecargo a un tripulante que no tenga como mínimo un año de experiencia como miembro operativo de una tripulación de cabina de pasajeros y haya superado un curso adecuado que incluya, por lo menos, lo siguiente:

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

d) Un operador establecerá procedimientos para seleccionar el miembro de la tripulación de cabina más cualificado para operar como sobrecargo en caso de que el sobrecargo designado no pueda entrar en funciones. Estos procedimientos deben ser aceptables para la Autoridad y tener en cuenta la experiencia profesional del miembro de la tripulación de cabina.

- 1) Explicaciones sobre el pre-vuelo:
 - i) funciones como miembro de la tripulación,
 - ii) asignación de puestos y responsabilidades de la tripulación de cabina,
 - iii) consideración del vuelo particular, incluido el tipo de avión, equipo, área y tipo de operación, y categorías de pasajeros, con especial atención hacia los discapacitados, niños y personas en camilla, y
- 2) Cooperación con la tripulación:
 - i) disciplina, responsabilidades y cadena de mando,
 - ii) importancia de la coordinación y comunicación,
 - iii) incapacitación del piloto, y
- 3) Examen de los requisitos del operador y de los requisitos legales:
 - i) explicación sobre la seguridad de los pasajeros, tarjetas de seguridad,
 - ii) aseguramiento de la cocina,
 - iii) estiba del equipaje de cabina,
 - iv) equipos electrónicos,
 - v) procedimientos cuando se reposta con los pasajeros a bordo,
 - vi) turbulencias,
 - vii) documentación, y
- 4) Factores humanos y Gestión de Recursos de la Tripulación, y
- 5) Información sobre accidentes e incidentes, y
- 6) Limitaciones del tiempo de vuelo y servicio y requisitos de descanso.

Sin modificar

OPS 1.1002

Operaciones con un único miembro de cabina

- a) Un operador garantizará que cada nuevo miembro de la tripulación de cabina que no tenga experiencia comparable se someta a lo siguiente antes de operar como miembro único de la tripulación de cabina:

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 1) Entrenamiento además del exigido en el apéndice 1 a OPS 1.1010, con un énfasis especial en lo siguiente en atención a las operaciones como miembro único de cabina:
 - i) responsabilidad ante el comandante para la realización de los procedimientos de seguridad en cabina y emergencias especificados en el Manual de operaciones;
 - ii) Importancia de la coordinación y la comunicación con la tripulación de vuelo, y el manejo de pasajeros incorrectos o molestos;
 - iii) Examen de los requisitos del operador y de los requisitos legales;
 - iv) Documentación;
 - v) Información en caso de accidente o de incidente;
 - vi) Limitaciones del vuelo y del tiempo de servicio, y
 - 2) Vuelo de familiarización de al menos 20 horas y 15 sectores.
- b) Un operador garantizará, antes de asignar a un miembro de la tripulación de cabina para que actúe como miembro único de la tripulación de cabina, que dicho miembro de la tripulación de cabina es competente para desempeñar sus funciones de acuerdo con los procedimientos especificados en el Manual de Operaciones.

OPS 1.1005

Sin modificar

Formación inicial

Un operador se asegurará de que cada miembro de la tripulación de cabina completa con éxito, aprobada por la Autoridad, de acuerdo con los requisitos aplicables, y ostenta una acreditación de competencia profesional que describa la formación completada por un miembro de la tripulación de cabina.

Un operador se asegurará de que cada miembro de la tripulación de cabina ha concluido con éxito, antes de realizar el entrenamiento de conversión, una formación inicial, aprobada por la Autoridad, de acuerdo con los requisitos aplicables, y ostenta una acreditación de competencia profesional que describa el contenido de la formación superada.

OPS 1.1010

Sin modificar

Entrenamiento de conversión y diferencias

(Véase Apéndice 1 a OPS 1.1010)

El operador garantizará que cada miembro de la tripulación de cabina de pasajeros haya superado el entrenamiento adecuado, según las reglas aplicables y lo especificado en el Manual de Operaciones, antes de realizar sus obligaciones asignadas, de acuerdo con lo siguiente:

- a) El operador garantizará que cada miembro de la tripulación de cabina de pasajeros haya superado el entrenamiento adecuado, especificado en el Manual de Operaciones, antes de realizar sus obligaciones asignadas, de acuerdo con lo siguiente:

1) Entrenamiento de conversión

Sin modificar

Se deberá superar un curso de conversión antes de ser:

- i) Designado por primera vez por el operador para actuar como miembro de la tripulación de cabina de pasajeros; o
- ii) Designado para operar otro tipo de avión; y

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

2) Entrenamiento de diferencias

Se deberá realizar entrenamiento de diferencias antes de actuar:

- i) En una variante del tipo de avión actual; o
- ii) Cuando sean distintos de los tipos o variantes operados actualmente, los equipos de seguridad, su ubicación, o los procedimientos normales y de emergencia

b) Un operador determinará el contenido del entrenamiento de conversión y del entrenamiento de diferencias teniendo en cuenta el entrenamiento anterior del miembro de la tripulación de cabina especificado en los registros de éste exigidos por OPS 1.1035.

c) Un operador garantizará que:

- 1) El entrenamiento de conversión se lleva a cabo de manera estructurada y realista, de acuerdo con el Apéndice 1 a OPS 1.1010;
- 2) El entrenamiento de diferencias se realiza de manera estructurada; y
- 3) El entrenamiento de conversión, y si es preciso el entrenamiento de diferencias, incluye el uso de todo el equipo de seguridad necesario y todos los procedimientos normales y de emergencia aplicables al tipo o variante de avión y supone el entrenamiento y práctica o bien en un dispositivo de entrenamiento representativo o en el avión real.

OPS 1.1012

Sin modificar

Vuelos de familiarización

El operador asegurará que una vez concluido el entrenamiento de conversión cada miembro de la tripulación de cabina de pasajeros realice vuelos de familiarización antes de operar como parte de la tripulación de cabina de pasajeros mínima requerida por OPS 1.990 b).

El operador asegurará que una vez concluido el entrenamiento de conversión cada miembro de la tripulación de cabina de pasajeros realice vuelos de familiarización antes de operar como parte de la tripulación de cabina de pasajeros mínima requerida por OPS 1.990.

OPS 1.1015

Sin modificar

Formación periódica

(Véase Apéndice 1 a OPS 1.1015)

a) El operador garantizará que cada miembro de la tripulación de cabina de pasajeros realice el entrenamiento periódico que cubra sus actuaciones en procedimientos normales y de emergencia, adecuados a los tipos y/o variantes del avión en que operan, de acuerdo con los requisitos aplicables.

Sin modificar

PROPUESTA INICIAL

- b) Un operador se asegurará de que el programa de formación y verificación periódicas aprobado por la Autoridad incluye la instrucción teórica y práctica, además de la práctica individual.
- c) El período de validez del entrenamiento periódico y sus correspondientes verificaciones, que se requieren en OPS 1.1025, será de 12 meses naturales contados a partir del último día del mes en que se realizaron. Si la siguiente verificación se realiza dentro de los últimos 3 meses naturales del período de validez de la anterior comprobación, el nuevo período de validez irá desde la fecha de emisión de ésta hasta 12 meses naturales contados a partir de la fecha de caducidad de la anterior verificación.

OPS 1.1020

Entrenamiento de refresco

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.020)

- a) El operador garantizará que cada miembro de la tripulación de cabina de pasajeros que haya estado alejado de toda actividad de vuelo durante más de 6 meses, pero dentro del período de validez de la última verificación requerida por el OPS 1.1025 b)3), complete el entrenamiento de refresco que se especifique en el Manual de Operaciones, según se prescribe en el Apéndice 1 de OPS 1.1020.
- b) El operador garantizará que cuando un miembro de la tripulación de cabina de pasajeros que no haya estado alejado de la actividad de vuelo, pero que, durante los 6 meses precedentes no haya llevado a cabo actividad como miembro de la tripulación de cabina, según se requiere en OPS 1.990 b), antes de llevar a cabo tal actividad en ese tipo de avión:
- 1) Supere el entrenamiento de refresco en el tipo; o
 - 2) Opere dos sectores de re-familiarización durante operaciones comerciales en el tipo.

OPS 1.1025

Verificación

El operador garantizará que durante o después de la conclusión del entrenamiento que se requiere en OPS 1.1010 y 1.1015, cada miembro de la tripulación de cabina de pasajeros sea objeto de una verificación, que cubra el entrenamiento recibido, para comprobar su competencia en el desarrollo de actividades de seguridad, tanto en situaciones normales como de emergencia. Estas verificaciones se deberán llevar a cabo por personal aceptable para la Autoridad.

- a) El operador garantizará que durante o después de la conclusión del entrenamiento que se requiere en OPS 1.1010 y 1.1015, cada miembro de la tripulación de cabina de pasajeros sea objeto de una verificación, que cubra el entrenamiento recibido, para comprobar su competencia en el desarrollo de actividades de seguridad, tanto en situaciones normales como de emergencia. Estas verificaciones se deberán llevar a cabo por personal aceptable para la Autoridad.
- b) El operador se asegurará de que cada miembro de la tripulación de cabina se somete a las siguientes comprobaciones:
- 1) Entrenamiento de conversión y de diferencias. Los elementos listados en el Apéndice 1 a OPS 1.1010; y
 - 2) Entrenamiento recurrente. Los elementos listados en el Apéndice 1 a OPS 1.1015 según corresponda.

PROPUESTA MODIFICADA

PROPUESTA INICIAL

OPS 1.1030

Operación en más de un tipo o variante

- a) El operador garantizará que ningún miembro de la tripulación de cabina de pasajeros opere en más de tres tipos de avión con la salvedad de que, con la aprobación de la Autoridad, el miembro de la tripulación de cabina de pasajeros podrá operar en cuatro tipos de avión, siempre que los equipos de seguridad y los procedimientos de emergencia sean similares, como mínimo, para dos de los tipos.
- b) A los efectos del anterior subpárrafo a), las variantes de un tipo de avión se consideran como tipos distintos si no son similares en todos los siguientes aspectos:

- 1) Operación de las salidas de emergencia;
- 2) Situación y tipo de los equipos de seguridad; y
- 3) Procedimientos de emergencia.

OPS 1.1035

Registros de entrenamiento

El operador:

- 1) Conservará registros de todo el entrenamiento y verificaciones requeridas en OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 y 1.1025; y
- 2) Facilitará los registros de todo el entrenamiento inicial, de conversión, periódico y verificaciones al miembro de la tripulación de cabina de pasajeros afectado, cuando se los requiera

Sin modificar

- 2) Facilitará los registros de todo el entrenamiento inicial, de conversión, periódico y verificaciones al miembro de la tripulación de cabina de pasajeros afectado, cuando se los requiera; y
- 3) Conservará el certificado de competencia profesional actualizado, mostrando las fechas y contenidos de los entrenamientos de conversión y recurrente recibidos.

*Apéndice a OPS 1.1010****Entrenamientos de conversión y diferencias***a) *Generalidades*

Un operador se asegurará de que:

- 1) el entrenamiento de conversión y diferencias se lleva a cabo por personal adecuadamente calificado; y
- 2) durante el entrenamiento de conversión y diferencias, se ofrece entrenamiento sobre la ubicación, eliminación y uso de todo el equipo de seguridad y salvamento presente en el avión, así como sobre todos los procedimientos normales y de emergencia relacionados con el tipo de avión, variante y configuración a operar.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

b) *Entrenamiento sobre fuego y humo*

Un operador se asegurará de que, o bien:

- 1) Cada miembro de la tripulación de cabina recibe un entrenamiento práctico y realista en el uso de los equipos de extinción de incendios, incluida la ropa de protección representativa de la que lleva el avión. Este entrenamiento debe incluir:
 - i) extinción de un incendio como el incendio producido en el interior del avión excepto que, en el caso de los extintores con Halón, puede utilizarse un agente extintor alternativo; y
 - ii) colocación y uso del equipo protector de la respiración en un entorno cerrado, simuladamente lleno de humo; o bien
- 2) Cada miembro de la tripulación de cabina cumplirá los requisitos de entrenamiento recurrente del Apéndice 1 a OPS 1.1015, subapartado c)3).

c) *Manejo de puertas y salidas*

Un operador se asegurará de que:

- 1) Cada miembro de la tripulación de cabina opera y abre en realidad todas las salidas normales y de emergencia para la evacuación de pasajeros de un avión o en el dispositivo de entrenamiento representativo; y
- 2) se demuestra el manejo de todas las demás salidas, como las ventanas de la cabina de vuelo.

d) *Entrenamiento de la rampa de evacuación*

Un operador se asegurará de que:

- 1) Cada miembro de la tripulación de cabina desciende por una rampa de evacuación desde una altura representativa de la de cubierta principal del avión;
- 2) la rampa está unida a un avión o a un dispositivo de entrenamiento representativo; y
- 3) se realiza un nuevo descenso cuando el miembro de la tripulación se califica en un tipo de avión la altura cuya salida de la cubierta principal difiere de manera significativa de la del tipo de avión manejado anteriormente.

e) *Procedimientos de evacuación y otras situaciones de emergencia*

Un operador se asegurará de que:

- 1) el entrenamiento de evacuación de emergencia incluye el reconocimiento de las evacuaciones planificadas o no planificadas en tierra o agua. Este entrenamiento debe incluir el reconocimiento de cuándo no son utilizables las salidas o de cuándo no es utilizable el equipo de evacuación; y

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 2) cada miembro de la tripulación de cabina es entrenado para afrontar lo siguiente:
- i) un incendio en vuelo, con énfasis especial en identificar la fuente real del incendio;
 - ii) turbulencia de aire severa;
 - iii) descompresión súbita, incluida la colocación del equipo de oxígeno portátil por cada miembro de la tripulación de cabina; y
 - iv) otras emergencias en vuelo.

f) *Control de la multitud*

Un operador se asegurará de que se ofrece entrenamiento en los aspectos prácticos del control de multitudes en diversas situaciones de emergencia, correspondientes al tipo de avión.

g) *Incapacitación del piloto*

Un operador se asegurará de que, a menos que la tripulación de vuelo de cabina sea superior a dos, cada miembro de la tripulación de cabina es entrenado para prestar asistencia si el piloto resulta incapacitado. Este entrenamiento incluirá la demostración de:

- 1) el mecanismo de asiento del piloto;
- 2) anclar y soltar el arnés del piloto;
- 3) utilizar el equipo de oxígeno del piloto; y
- 4) el uso de las listas de comprobación del piloto.

h) *Equipo de seguridad*

Un operador se asegurará de que cada miembro de la tripulación de cabina recibe entrenamiento realista, y demostración, sobre la ubicación y uso del equipo de seguridad, incluido lo siguiente:

- 1) rampas, y cuando se lleven rampas no autoportantes, el uso de las cuerdas asociadas;
- 2) balsas salvavidas y balsas-rampa, incluido el equipo anexo a la balsa y/o transportado en ésta;
- 3) chalecos salvavidas, chalecos salvavidas infantiles y cunas flotantes;
- 4) sistema automático de oxígeno;
- 5) oxígeno de primeros auxilios;
- 6) extintores de incendios;
- 7) hacha o palanca de pata de cabra para incendios;
- 8) luces de emergencia, incluidas linternas;
- 9) equipo de comunicación, incluidos megáfonos;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 10) equipos de supervivencia, incluido su contenido;
- 11) material pirotécnico (dispositivos reales o representativos);
- 12) equipos de primeros auxilios, su contenido y equipo médico de urgencia; y
- 13) otros equipos o sistemas de seguridad de cabina, cuando corresponda.

i) Explicaciones/demostraciones de seguridad a los pasajeros

Un operador se asegurará de que se ofrece entrenamiento en la preparación de los pasajeros para situaciones normales y de emergencia, de acuerdo con OPS 1.285.

*Apéndice 1 a OPS 1.1015***Entrenamiento recurrente**

- a) Un operador se asegurará de que el entrenamiento recurrente se imparte por personas adecuadamente cualificadas.
- b) Un operador se asegurará de que cada 12 meses naturales, el programa de entrenamiento práctico incluye lo siguiente:
 - 1) procedimientos de emergencia incluida la incapacitación del piloto;
 - 2) procedimientos de evacuación incluidas técnicas de control de multitudes;
 - 3) prácticas de cada miembro de la tripulación de apertura de las salidas normales y de emergencia para la evacuación de los pasajeros;
 - 4) ubicación y manejo del equipo de emergencia, incluidos los sistemas de oxígeno, y la colocación por cada miembro de la tripulación de cabina de los chalecos salvavidas, los equipos de oxígeno portátiles y de protección de la respiración (PBE);
 - 5) primeros auxilios y el contenido de los equipos de primeros auxilios;
 - 6) estiba de los artículos en la cabina;
 - 7) procedimientos a seguir con las mercancías peligrosas, según se prescribe en la Subparte R;
 - 8) procedimientos de seguridad;
 - 9) examen de incidentes y accidentes; y
 - 10) gestión de recursos de la tripulación.
- c) Un operador se asegurará de que, cada tres años, el entrenamiento recurrente incluye asimismo:
 - 1) el manejo y apertura real de todas las salidas normales y de emergencia para la evacuación de los pasajeros de un avión o dispositivo de entrenamiento representativo;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 2) demostración del manejo de todas las demás salidas;
 - 3) entrenamiento realista y práctico en el uso de todos los equipos de extinción de incendios, incluida la ropa de protección, representativa de la que lleva el avión.
Este entrenamiento deberá incluir:
 - i) la extinción de un incendio como el incendio producido en el interior del avión excepto que, en el caso de los extintores con Halón, puede utilizarse un agente extintor alternativo; y
 - ii) la colocación y uso del equipo protector de la respiración en un entorno cerrado, simuladamente lleno de humo.
 - 4) el uso de material pirotécnico (dispositivos reales o representativos); y
 - 5) demostración del uso de la balsa salvavidas, o de la balsa-rampa, cuando esté instalada.
- d) Un operador se asegurará de que en el entrenamiento de los miembros de la tripulación de cabina se incluyen todos los requisitos apropiados del Anexo III, OPS 1.

Apéndice 1 de OPS 1.1020

Sin modificar

Entrenamiento de refresco

El operador garantizará que el entrenamiento periódico se imparta por personas adecuadamente cualificadas y que, para cada miembro de la tripulación de cabina de pasajeros, incluya como mínimo lo siguiente:

- 1) Procedimientos de emergencia incluyendo la incapacitación del piloto;
- 2) Procedimientos de evacuación incluyendo técnicas de control de masas;
- 3) La operación y apertura real de todas las salidas normales y de emergencia para la evacuación de pasajeros en un avión o un dispositivo de enseñanza que lo represente;
- 4) Demostración de la operación de todas las demás salidas incluyendo las ventanillas de la cabina de vuelo; y
- 5) La situación y manejo de los equipos de emergencia, incluyendo los sistemas de oxígeno, y la colocación de los chalecos salvavidas, oxígeno portátil y equipos protectores de la respiración (PBE).

SUBPARTE P

MANUALES Y REGISTROS

OPS 1.1040

Reglas Generales para los Manuales de Operaciones

- a) El operador garantizará que el Manual de Operaciones contenga todas las instrucciones e información necesarias para que el personal de operaciones realice sus funciones.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) El operador garantizará que el contenido del Manual de Operaciones, incluyendo todas las enmiendas o revisiones, no contravenga las condiciones contenidas en el Certificado de Operador Aéreo (AOC) o cualquier reglamento aplicable, y sea aceptable para la Autoridad o, cuando corresponda, aprobado por ésta.
- c) A menos que la Autoridad apruebe otra posibilidad, o que lo exija la legislación nacional, el operador debe elaborar el manual de operaciones en lengua inglesa. Además, un operador puede traducir y utilizar ese manual, o partes del mismo, a otra lengua.
- d) Si fuese necesario que un operador elabore nuevos Manuales de Operaciones o partes/volúmenes significativos de los mismos, deberá cumplir con el subpárrafo c) anterior. En todos los demás casos, un operador debe cumplir con el subpárrafo c) anterior lo antes posible y en ningún caso después del 1 de diciembre de 2000.
- e) El operador podrá emitir un Manual de Operaciones en distintos volúmenes.
- f) El operador garantizará que todo el personal de operaciones tenga fácil acceso a una copia de cada parte del Manual de Operaciones relativa a sus funciones. Además, para su estudio personal, el operador facilitará a cada miembro de la tripulación una copia de las partes A y B del Manual de Operaciones, o secciones de las mismas, que sean necesarias para el desarrollo de sus funciones.
- g) El operador garantizará que se enmiende o revise el Manual de Operaciones de modo que las instrucciones e información contenidas en el mismo se mantengan actualizadas. El operador garantizará que todo el personal de operaciones esté enterado de los cambios que sean relativos para sus funciones.
- h) Cada poseedor de un Manual de Operaciones, o de alguna de sus partes, lo mantendrá actualizado con las enmiendas o revisiones facilitadas por el operador.
- i) El operador proporcionará a la Autoridad las enmiendas y revisiones previstas antes de su fecha de entrada en vigor. Cuando la enmienda afecte a cualquier parte del Manual de Operaciones que deba ser aprobada de acuerdo con OPS, esta aprobación se obtendrá antes de la entrada en vigor de la enmienda. Cuando se requieran enmiendas o revisiones inmediatas en beneficio de la seguridad, se podrán publicar y aplicar inmediatamente, siempre que se haya solicitado la aprobación requerida.
- j) El operador incorporará todas las enmiendas y revisiones requeridas por la Autoridad.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- k) El operador debe garantizar que la información tomada de documentos aprobados, y cualquier enmienda de los mismos, se refleje correctamente en el Manual de Operaciones, y que éste no contenga ninguna información que se oponga a cualquier documentación aprobada. Sin embargo, este requisito no impide al operador el empleo de datos y procedimientos más conservadores.
- l) El operador asegurará que el contenido del Manual de Operaciones se presente en un formato que se pueda usar sin dificultad.
- m) La autoridad puede permitir al operador presentar el Manual de operaciones o partes del mismo en un formato distinto al del papel impreso. En estos casos, se deberá asegurar un nivel aceptable de acceso, uso y fiabilidad.
- n) La utilización de un formato abreviado del Manual de Operaciones no exime a los operadores de los requisitos de OPS 1.130.

OPS 1.1045

Manual de Operaciones — Estructura y contenidos

(Véase Apéndice 1 de OPS 1.045)

- a) El operador asegurará que la estructura principal del Manual de Operaciones sea la siguiente:

Parte A: Aspectos generales/básicos

Esta parte comprenderá todas las políticas operativas, instrucciones y procedimientos, no relacionados con el tipo de avión necesarios para una operación segura.

Parte B: Temas relativos a la operación del avión

Esta parte comprenderá todas las instrucciones y procedimientos que tengan relación con el tipo de avión necesarios para una operación segura. Tendrá en cuenta cualquier diferencia entre tipos, variantes o aviones individuales utilizados por el operador.

Parte C: Instrucciones e Información de Ruta y Aeródromo

Esta parte comprenderá todas las instrucciones e información necesaria para el área de operación.

Parte D: Entrenamiento

Esta parte comprenderá todas las instrucciones de entrenamiento para el personal, requeridas para una operación segura.

- b) El operador garantizará que el contenido del Manual de Operaciones cumpla con el Apéndice 1 de OPS 1.1045 y que se refiera al área y tipo de operación.
- c) El operador garantizará que la estructura detallada del Manual de Operaciones sea aceptable para la Autoridad.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.1050

Manual de Vuelo del Avión

El operador mantendrá actualizado el manual de vuelo del avión aprobado, o documento equivalente, para cada avión que se opere.

OPS 1.1055

Diario de a bordo

a) El operador conservará la siguiente información de cada vuelo en el diario de a bordo

- 1) Matrícula del avión;
- 2) Fecha;
- 3) Nombre(s) del/los tripulante(s);
- 4) Funciones asignadas a los miembros de la tripulación;
- 5) Lugar de salida;
- 6) Lugar de llegada;
- 7) Hora de salida (hora fuera de calzos);
- 8) Hora de llegada (hora en calzos);
- 9) Horas de vuelo;
- 10) Naturaleza de vuelo;
- 11) Incidentes, observaciones (en su caso); y
- 12) Firma (o equivalente) del comandante.

b) La Autoridad podrá permitir que el operador no mantenga un diario de a bordo del avión, o partes del mismo, si se dispone de la información pertinente en otra documentación.

c) El operador asegurará que todas las anotaciones se hagan oportunamente y que sean de índole permanente.

OPS 1.1060

Plan operacional de vuelo

a) El operador asegurará que el plan de vuelo operacional que se emplee, y las anotaciones que se hagan durante el vuelo contengan los siguientes elementos:

- 1) Matrícula del avión;
- 2) Tipo y variante de la aeronave;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 3) Fecha del vuelo;
 - 4) Identificación del vuelo;
 - 5) Nombres de los miembros de la tripulación de vuelo;
 - 6) Asignación de funciones a los miembros de la tripulación de vuelo;
 - 7) Lugar de salida;
 - 8) Hora de salida (hora real fuera de calzos, hora de despegue);
 - 9) Lugar de llegada (previsto y real);
 - 10) Hora de llegada (hora real de aterrizaje y en calzos);
 - 11) Tipo de operación (ETOPS, VFR, vuelo ferry, etc.)
 - 12) Rutas y segmentos de ruta con puntos de notificación/puntos de referencia, distancias, hora y tracks;
 - 13) Velocidad prevista de crucero y tiempos de vuelo entre puntos de notificación/puntos de referencia de ruta. Hora estimada y real de sobrevuelo;
 - 14) Altitudes de seguridad y niveles mínimos;
 - 15) Altitudes previstas y niveles de vuelo;
 - 16) Cálculos de combustible (registros de comprobaciones de combustible en vuelo);
 - 17) Combustible a bordo al arrancar los motores;
 - 18) Alternativos de destino y, en su caso, despegue y de ruta, incluyendo la información requerida en los subpárrafos 12), 13), 14), y 15) anteriores;
 - 19) Aprobación inicial del plan de vuelo ATS y posterior re-aprobación;
 - 20) Cálculos de replanificación en vuelo; y
 - 21) Información meteorológica pertinente.
- b) Los conceptos que estén fácilmente disponibles en otra documentación, o de una fuente aceptable, o que no tengan relación con el tipo de operación, se podrán omitir del plan operacional de vuelo.
- c) El operador asegurará que el plan operacional de vuelo y su utilización esté descrita en el Manual de Operaciones.
- d) El operador asegurará que todas las anotaciones en el plan operacional de vuelo se hagan oportunamente y sean de índole permanente.

PROPUESTA INICIAL

OPS 1.1065

Período de conservación de documentos

El operador asegurará que todos los registros y toda la información operativa y técnica pertinente para cada vuelo concreto se archiven durante los períodos que se indican en el Apéndice 1 de OPS 1.1065.

OPS 1.1070

Manual de procedimientos de mantenimiento del operador (MME)

El operador mantendrá un manual actualizado y aprobado de procedimientos de mantenimiento según se indica en OPS 1.905.

OPS 1.1071

Registro Técnico de la Aeronave

El operador mantendrá un registro técnico del avión según lo prescrito en OPS 1.915.

*Apéndice 1 de OPS 1.1045***Contenido del Manual de Operaciones**

El operador garantizará que el Manual de Operaciones contenga lo siguiente:

A — GENERAL/BÁSICO**0. ADMINISTRACIÓN Y CONTROL DEL MANUAL DE OPERACIONES****0.1. Introducción**

- a) Una declaración de que el manual cumple con todos los reglamentos aplicables y con los términos y condiciones del Certificado de Operador Aéreo.
- b) Una declaración de que el manual contiene instrucciones operacionales que han de ser cumplidas por el personal correspondiente.
- c) Una lista y breve descripción de las distintas partes, su contenido, aplicación y utilización.
- d) Explicaciones y definiciones de términos y vocablos necesarios para utilizar el manual.

0.2. Sistema de enmienda y revisión

- a) Quién es el responsable de la emisión e inserción de las modificaciones y revisiones.

PROPUESTA MODIFICADA

- a) Detalles de la(s) persona(s) responsable(s) de la emisión e inserción de las modificaciones y revisiones.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) Un registro de enmiendas y revisiones con sus fechas de inserción y fechas de efectividad.
- c) 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.
- d) Una descripción del sistema para anotación de las páginas y sus fechas de efectividad.
- e) Una lista de las páginas en vigor.
- f) Anotación de cambios (en las páginas del texto y, en la medida que sea posible, en tablas y figuras).
- g) Revisiones temporales.
- h) Una descripción del sistema de distribución de los manuales, enmiendas y revisiones.

Sin modificar

1. ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES

1.1. 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 mostrar las relaciones de subordinación y líneas de reporte de todas las Divisiones, Departamentos, etc., que tengan relación con la seguridad de las operaciones de vuelo.

1.2. Responsables

El nombre de cada titular designado responsable de las operaciones de vuelo, el sistema de mantenimiento, el entrenamiento de la tripulación y las operaciones de tierra, según prescribe OPS.175 i). Debe incluirse una descripción de su función y responsabilidades.

1.3. 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 de vuelo y con el cumplimiento de los reglamentos aplicables.

1.4. Autoridad, funciones y responsabilidades del comandante

Una declaración que defina la autoridad, obligaciones y responsabilidades del comandante.

1.5. Funciones y responsabilidades de los miembros de tripulaciones distintos del comandante

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

2. CONTROL Y SUPERVISIÓN DE OPERACIONES

2.1. *Supervisión de la operación por el operador*

Se incluirá una descripción del sistema de supervisión de la operación por el operador [véase OPS 1.175 g)]. Esta deberá indicar la forma en que se supervisan la seguridad de las operaciones de vuelo y las cualificaciones del personal. En particular, se deberán describir los procedimientos que tengan relación con los siguientes conceptos:

- a) Validez de licencias y cualificaciones;
- b) Competencia del personal de operaciones; y
- c) Control, análisis y archivo de registros, documentos de vuelo, información y datos adicionales.

2.2. *Sistema de promulgación de instrucciones e información adicional sobre operaciones*

Una descripción de cualquier sistema para promulgar información que pueda ser de índole operacional pero sea suplementaria a la del Manual de operaciones. Deben incluirse la aplicabilidad de esta información y las responsabilidades para su promulgación.

2.3. *Programa de prevención de accidentes y seguridad de vuelo*

Una descripción de los aspectos principales de programa de seguridad de vuelo.

2.4. *Control operativo*

Incluirá una descripción de los procedimientos y responsabilidades necesarios para ejercer el control operativo con respecto a la seguridad de vuelo.

2.5. *Facultades de la Autoridad*

Una descripción de las facultades de la Autoridad.

3. SISTEMA DE CALIDAD

La descripción del sistema de calidad que se ha adoptado que incluya al menos:

- a) Política de calidad;
- b) Descripción de la organización del Sistema de calidad; y
- c) Atribución de tareas y responsabilidades.

4. COMPOSICIÓN DE LA TRIPULACIÓN

4.1. *Composición de las Tripulaciones*

Incluirá una explicación del método para determinar la composición de las tripulaciones, teniendo en cuenta lo siguiente:

- a) El tipo de avión que se está utilizando;
- b) El área y tipo de operación que está realizando;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- c) La fase del vuelo;
- d) La tripulación mínima requerida y el período de servicio de vuelo que se prevé;
- e) Experiencia reciente (total y en el tipo de avión), y cualificación de los miembros de la tripulación; y
- f) Designación del comandante y, si fuera necesario debido a la duración del vuelo, los procedimientos para relevar al comandante u otros miembros de la tripulación de vuelo. (Véase Apéndice 1 a OPS 1.940.)
- g) La designación del sobrecargo 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 de pasajeros.

4.2. Designación del comandante

Las reglas aplicables a la designación del comandante.

4.3. Incapacitación de la tripulación de vuelo

Instrucciones sobre la sucesión del mando en el caso de la incapacitación de la tripulación de vuelo.

4.4. Operación de más de un tipo

Una declaración que indique qué aviones se consideran un tipo para los fines de:

- a) Programación de la tripulación de vuelo; y
- b) Programación de la tripulación de cabina.

5. CUALIFICACIONES REQUERIDAS

5.1. Una descripción de la licencia requerida, habilitaciones, cualificaciones/competencia (p. e., para rutas y aeródromos), experiencia, entrenamiento, verificaciones y experiencia reciente requeridas para que el personal de operaciones lleve a cabo sus funciones. Hay que prestar atención al tipo de avión, al tipo de operación y a la composición de la tripulación.

5.2. Tripulación de vuelo

- a) Comandante.
- b) Piloto de relevo del comandante.
- c) Copiloto.
- d) Piloto bajo supervisión.
- e) Operador del cuadro de sistemas.
- f) Operación de más de un tipo o variante.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

5.3. *Tripulación de cabina*

- a) Sobrecargo
- b) Miembro de la tripulación de cabina.
 - i) Miembro requerido de la tripulación de cabina de pasajeros.
 - ii) Miembro adicional de la tripulación de cabina de pasajeros y miembro de la tripulación de cabina de pasajeros durante los vuelos de familiarización.
- c) Operación de más de un tipo o variante.

5.4. *Personal de entrenamiento, verificación y supervisión*

- a) Para la tripulación de vuelo.
- b) Para la tripulación de cabina de pasajeros.

5.5. *Otro personal de operaciones*

6. PRECAUCIONES RELATIVAS A LA SALUD DE LA TRIPULACIÓN

6.1. *Precauciones relativas a la salud de la tripulación*

Los reglamentos y orientaciones sobre la salud e higiene para los miembros de las tripulaciones, incluyendo:

- a) Alcohol y otros licores que produzcan intoxicación;
- b) Narcóticos;
- c) Drogas;
- d) Somníferos;
- e) Preparados farmacéuticos;
- f) Vacunas;
- g) Submarinismo;
- h) Donación de sangre;
- i) Precauciones alimentarias antes de y durante el vuelo;
- j) Sueño y descanso; y
- k) Operaciones quirúrgicas.

7. LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO

7.1. *Limitaciones de Tiempo de Vuelo y Actividad y Requisitos de Descanso*

El plan elaborado por el operador de conformidad con los requisitos nacionales vigentes.

El plan elaborado por el operador de conformidad con los requisitos aplicables.

7.2. *Excesos de las limitaciones de tiempo de vuelo y de actividad y/o reducciones de los períodos de descanso*

Sin modificar

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.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

8. PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

8.1. *Instrucciones para la Preparación del Vuelo*

Según sean aplicables a la operación:

8.1.1. *Altitudes Mínimas de Vuelo*

Contemplará una descripción del método para determinar y aplicar las altitudes mínimas, incluyendo:

- a) Un procedimiento para establecer las altitudes/niveles de vuelo mínimos para los vuelos VFR; y
- b) Un procedimiento para establecer las altitudes/niveles de vuelo mínimos para los vuelos IFR.

8.1.2. *Criterios para determinar la utilización de los aeródromos*8.1.3. *Métodos para la determinación de los mínimos de operación del aeropuerto*

Incluirá el método para establecer los mínimos de operación de los aeródromos para vuelos IFR de acuerdo con OPS 1 Subparte E. Se deberá hacer referencia a los procedimientos para la determinación de la visibilidad y/o alcance visual de la pista y para aplicar la visibilidad real observada por los pilotos, la visibilidad y el alcance visual de la pista notificados.

8.1.4. *Mínimos de Operación de Ruta para Vuelos 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.*

8.1.5. *Presentación y aplicación de mínimos de operación en aeropuerto y en ruta*8.1.6. *Interpretación de la información meteorológica*

Material explicativo sobre la decodificación de las predicciones e informes meteorológicos relativos al área de operaciones, incluida la interpretación de las expresiones condicionales.

8.1.7. *Determinación de las cantidades de combustible, aceite y agua-metanol transportados*

Incluirán los métodos mediante los que se determinarán y monitorizarán en vuelo las cantidades de combustible, aceite y agua-metanol que se transportarán. Esta sección debe incluir también instrucciones sobre la medición y distribución del fluido transportado a bordo. Estas instrucciones pueden tener en cuenta todas las circunstancias que pueden encontrarse en vuelo, incluida la posibilidad de replanificación en vuelo y el fallo de uno o más de las fuentes eléctricas del avión. También debe describirse el sistema para mantener registros de combustible y aceite.

8.1.8. *Masa y centro de gravedad*

- a) Definiciones;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) Métodos, procedimientos y responsabilidades para la preparación y aceptación de los cálculos de masa y centro de gravedad;
- c) La política para la utilización de las masas estándar y/o reales;
- d) El método para determinar la masa aplicable de pasajeros, equipaje y carga;
- e) Las masas aplicables de pasajeros y equipaje para los distintos tipos de operaciones y tipo de avión;
- f) Instrucción e información general necesaria para verificar los diversos tipos de documentación de masa y centrado empleados;
- g) Procedimientos para Cambios de Último Minuto;
- h) Gravedad específica del combustible, aceite y agua-metanol; y
- i) Políticas/procedimientos para la asignación de asientos.

8.1.9. *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.

8.1.10. *Plan Operacional de Vuelo*

Incluirá los 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 de planes de operaciones de vuelo que se estén utilizando.

8.1.11. *Registro Técnico del Avión del Operador (Technical Log)*

Se deberán describir las responsabilidades y utilización del Registro Técnico del Avión del operador, incluyendo muestras del formato que se utiliza.

8.1.12. *Lista de documentos, formularios e información adicional que se transportarán*8.2. *Instrucciones de operación en Tierra*8.2.1. *Procedimientos de manejo de combustible*

Contemplará una descripción de los procedimientos de manejo de combustible, incluyendo:

- a) Medidas de Seguridad durante el abastecimiento y descarga de combustible cuando un APU esté operativo o cuando esté en marcha un motor de turbina con los frenos de las hélices actuando;
- b) Reabastecimiento y descarga de combustible cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando; y
- c) Precauciones a tener en cuenta para evitar la mezcla de combustibles.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

8.2.2. *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. Los procedimientos de manejo deberán incluir:

- a) Niños/Bebés, Pasajeros enfermos y Personas de Movilidad Reducida;
- b) Transporte de pasajeros no admitidos en destino, deportados y personas bajo custodia;
- c) Tamaño y peso permitido del equipaje de mano;
- d) Carga y fijación de artículos en el avión.
- e) Cargas especiales y clasificación de los compartimentos de carga.
- f) Posición de los equipos de tierra;
- g) Operación de las puertas del avión;
- h) Seguridad en la rampa, incluyendo prevención de incendios, y zonas de chorro y succión;
- i) Procedimientos para la puesta en marcha, salida de la rampa y llegada;
- j) Prestación de servicios a los aviones (Servicing); y
- k) Documentos y formularios para el manejo del avión;
- l) Ocupación múltiple de los asientos del avión.

8.2.3. *Procedimientos para el rechazo del embarque*

Procedimientos para asegurar que las personas que parecen estar intoxicadas o que muestran por sus modales o por indicaciones físicas que están bajo la influencia de drogas. Esto no es aplicable a los pacientes médicos sometidos a cuidados adecuados.

8.2.4. *Descongelación y anticongelación en tierra*

Se incluirá descripción de la política y procedimientos para eliminación y prevención de la formación de hielo en los aviones en tierra. Estos deben incluir descripciones de los tipos y efectos del hielo y otros contaminantes en los aviones que están estacionados, durante los movimientos en tierra y durante el despegue. Además, se deberá dar una descripción de los tipos de líquidos que se emplean, incluyendo:

- a) Nombres comerciales;
- b) Características;
- c) Efectos sobre la performance del avión;
- d) Tiempos de efectividad; y
- e) Precauciones durante la utilización.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

*8.3. Procedimientos de Vuelo**8.3.1. Políticas 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.

8.3.2. 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. Hay que prestar atención a:

- a) Los procedimientos estándar de navegación incluyendo la política para efectuar comprobaciones cruzadas independientes de las entradas del teclado cuando éstas afecten a la trayectoria de vuelo que seguirá el avión;
- b) Navegación MNPS y polar y navegación en otras áreas designadas;
- c) RNAV;
- d) Replanificación en vuelo; y
- e) Procedimientos en caso de degradación del sistema; y
- f) RVSM

*8.3.3. Procedimientos de configuración del altímetro**8.3.4. Sistema de aviso de altitud**8.3.5. Procedimientos para el sistema de alerta de proximidad al suelo**8.3.6. Política y procedimientos para la utilización de TCAS/ACAS**8.3.7. Política y procedimientos para la gestión del combustible en vuelo**8.3.8. Condiciones atmosféricas adversas y potencialmente peligrosas*

Procedimientos para operar en condiciones atmosféricas adversas y potencialmente peligrosas, y/o para evitarlas, incluidos:

- a) Truenos;
- b) Condiciones de formación de hielo;
- c) Turbulencia;
- d) Cizalladura;
- e) Corriente de chorro;
- f) Nubes de ceniza volcánica;
- g) Fuertes precipitaciones;
- h) Tormentas de arena;
- i) Ondas de montaña; y
- j) Inversiones significativas de la temperatura.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

8.3.9. 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.

8.3.10. 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.

8.3.11. Uso de cinturones de seguridad por la tripulación y pasajeros

Se incluirán los requisitos para el uso de los cinturones y/o arneses de seguridad por los miembros de la tripulación y los pasajeros durante las distintas fases de vuelo o cuando se considere necesario en beneficio de la seguridad.

8.3.12. 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. También deberá incluirse la política sobre admisión de Inspectores de la autoridad.

8.3.13. Uso de asientos de la tripulación vacantes

Las condiciones y procedimientos para el uso de los asientos de los miembros de la tripulación vacantes.

8.3.14. Se deberán incluir ejemplos de los tipos de incapacitación y los medios para reconocerlos

Procedimientos a seguir en caso de incapacitación de miembros de la tripulación durante el vuelo. Deben incluirse ejemplos de tipos de incapacitación y medios para reconocerlos.

8.3.15. Requisitos de la seguridad en cabina

Contemplará procedimientos incluyendo:

- a) Preparación de la cabina para el vuelo, requisitos en vuelo y preparación para el aterrizaje incluidos los procedimientos para asegurar la cabina y las cocinas;
- b) Procedimientos para asegurar que los pasajeros que estén sentados donde, en el caso de que se requiera una evacuación de emergencia, puedan ayudar y no impedir la evacuación del avión;
- c) Procedimientos que se seguirán durante el embarque y desembarque de pasajeros; y
- d) Procedimientos en caso de repostar con pasajeros a bordo o embarcando y desembarcando.
- e) Fumar a bordo.

8.3.16. Procedimientos para informar a los pasajeros

Se incluirá el contenido, medios y momento de informar a los pasajeros de acuerdo con OPS 1.285.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

8.3.17. *Procedimientos para los aviones operados cuando se transporta el equipo requerido de detección de la radiación cósmica o solar*

Procedimientos para el uso del equipo de detección de la radiación cósmica o solar y para registrar sus lecturas, incluidas las medidas a tomar en caso de que se superen los valores límite especificados en el Manual de operaciones. Además, los procedimientos, incluido los ATS, a seguir en caso de que se adopte la decisión de descender o cambiar de ruta.

8.4. *Operaciones en todo tiempo*

Una descripción de los procedimientos operacionales asociados a las operaciones de todo tiempo (véase también las Subpartes D y E de OPS).

8.5. *ETOPS*

Una descripción de los procedimientos operativos ETOPS

8.6. *Uso del equipo mínimo y Lista(s) de desviación de configuración*

8.7. *Vuelos no comerciales*

Procedimientos y limitaciones para:

- a) Vuelos de entrenamiento;
- b) Vuelos de pruebas;
- c) Vuelos de entrega;
- d) Vuelos ferry;
- e) Vuelos de demostración; y
- f) Vuelos de posicionamiento; e

incluyendo el tipo de personas que se podrá transportar en esos vuelos.

8.8. *Requerimientos de oxígeno*

8.8.1. Incluirá una explicación de las condiciones en que se deberá suministrar y utilizar oxígeno.

8.8.2. Los requerimientos de oxígeno que se especifican para:

- a) La tripulación de vuelo;
- b) La tripulación de cabina de pasajeros; y
- c) Los pasajeros.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

9. MERCANCÍAS PELIGROSAS Y ARMAS

9.1. Se contemplará información, instrucciones y orientaciones generales sobre el transporte de mercancías peligrosas incluyendo:

- a) La política del operador sobre el transporte de mercancías peligrosas;
- b) Orientaciones sobre los requisitos de aceptación, etiquetado, manejo, almacenamiento y segregación de las mercancías peligrosas;
- c) Procedimientos para responder a situaciones de emergencia que incluyen mercancías peligrosas;
- d) Obligaciones de todo el personal afectado según OPS 1.1215; y
- e) Instrucciones relativas al transporte de los empleados del operador.

9.2. Las condiciones en que se podrán llevar armas, municiones de guerra y armas deportivas.

10. SEGURIDAD

10.1. 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 manejo e información relativa a delitos a bordo tales como interferencia ilícita, sabotaje, amenazas de bomba y secuestro.

10.2. Una descripción de medidas preventivas de seguridad y entrenamiento.

Nota: Se mantendrán confidenciales partes de las instrucciones y orientaciones de seguridad.

11. TRATAMIENTO DE ACCIDENTES Y SUCESOS

Procedimientos para tratar, notificar e informar de accidentes y sucesos

Esta sección deberá incluir:

- a) Definiciones de accidentes y sucesos y las responsabilidades correspondientes de todas las personas involucradas;
- b) Descripciones de aquellos departamentos de la empresa, Autoridades u otras instituciones a quienes hay que notificar; los medios y la secuencia en caso de un accidente;
- c) Requisitos especiales de notificación en caso de un accidente o suceso cuando se transporten mercancías peligrosas;
- d) Una descripción de los requisitos para informar sobre sucesos y accidentes específicos;
- e) También se deben incluir los formularios utilizados para reportar y el procedimiento para presentarlos a la Autoridad; y

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- f) Si el operador 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.

12. REGLAS DEL AIRE

Reglas del aire incluyendo:

- a) Reglas de vuelo visual y por instrumentos;
- b) Ámbito geográfico de aplicación de las Reglas del Aire;
- c) Procedimientos de comunicación incluyendo procedimientos si fallan las comunicaciones;
- d) Información e instrucciones sobre la interceptación de aviones civiles;
- e) Las circunstancias en las que la escucha de radio debe ser mantenida.
- f) Señales;
- g) Sistema horario empleado en las operaciones.
- h) Autorizaciones ATC, cumplimiento al plan de vuelo y reportes de posición;
- i) 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.
- j) Procedimientos para pilotos que observen un accidente o reciban una transmisión de socorro.
- k) Códigos visuales tierra/aire para uso de supervivientes, descripción y uso de ayudas de señalización; y
- l) Señales de socorro y urgencia.

B — ASPECTOS OPERATIVOS RELACIONADOS CON EL TIPO DE AVIÓN

Consideración de las distinciones entre tipos de aviones, y variantes de tipos, bajo los siguientes epígrafes:

0. INFORMACIÓN GENERAL Y UNIDADES DE MEDIDA

0.1. Información General (p. e., dimensiones del avión), incluyendo una descripción de las unidades de medida utilizadas para la operación del tipo de avión afectado y tablas de conversión.

1. LIMITACIONES

1.1. Una descripción de las limitaciones certificadas y las limitaciones operativas aplicables, incluyendo:

- a) Estatus de certificación [p. e., JAR-23, JAR-25, Anexo 16 de OACI (JAR-36 y JAR-34) etc.];
- b) Configuración de asientos para pasajeros de cada tipo de avión incluyendo un pictograma;
- c) Tipos de operación aprobados (p. e., IFR/ VFR, CAT II/III, tipo RNP, vuelos en condiciones conocidas de formación de hielo, etc.);

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- d) Composición de la tripulación;
- e) Masa y centro de gravedad;
- f) Limitaciones de velocidad;
- g) Envolvente/s de vuelo;
- h) Límites de viento, incluyendo operaciones en pistas contaminadas;
- i) Limitaciones de performances para configuraciones aplicables;
- j) Pendiente de la pista;
- k) Limitaciones en pistas mojadas o contaminadas;
- l) Contaminación de la estructura del avión; y
- m) Limitaciones de los sistemas.

2. PROCEDIMIENTOS NORMALES

2.1. Los procedimientos normales y funciones asignadas a la tripulación, las correspondientes listas de comprobaciones y el procedimiento de utilización de 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:

- a) Prevuelo,
- b) Antes de la salida;
- c) Ajuste y verificación del altímetro;
- d) Rodaje, Despegue y Subida;
- e) Reducción de ruidos;
- f) Crucero y descenso;
- g) Aproximación, preparación para el aterrizaje y briefing;
- h) Aproximación VFR;
- i) Aproximación por instrumentos;
- j) Aproximación Visual y con vuelo en circuito;
- k) Aproximación Frustrada;
- l) Aterrizaje Normal;
- m) Después del aterrizaje; y
- n) Operación en pistas mojadas y contaminadas.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

3. PROCEDIMIENTOS ANORMALES Y DE EMERGENCIA

3.1. Los procedimientos anormales y de emergencia, y las funciones asignados a la tripulación, las correspondientes listas de comprobaciones, y el procedimiento de utilización de 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:

- a) Incapacitación de la Tripulación;
- b) Situación de Incendios y Humos;
- c) Vuelo sin presurizar y parcialmente presurizado;
- d) Exceso de límites estructurales tal como aterrizaje con sobrepeso;
- e) Exceso de límites de radiación cósmica;
- f) Impacto de Rayos;
- g) Comunicaciones de Socorro y alerta a ATC sobre emergencias;
- h) Fallo de motor;
- i) Fallos del sistema;
- j) Normas para el Desvío en el caso de fallos técnicos graves;
- k) Aviso de proximidad al suelo;
- l) Aviso TCAS;
- m) Cizalladura; y
- n) Aterrizaje de emergencia/amaraje.

4. PERFORMANCE

4.0. Se deberán proporcionar los datos de performances de forma que puedan ser usados sin dificultad.

4.1. *Datos de performance*

Se deberá incluir material sobre performances que facilite los datos necesarios para cumplir con los requisitos de performances prescritos en OPS 1 Subpartes F, G, H e I para determinar:

- a) Límites de la subida en el despegue — Masa, Altitud, Temperatura;
- b) Longitud del campo de despegue (seco, mojado, contaminado);
- c) Datos netos de la trayectoria de vuelo para el cálculo del franqueamiento de obstáculos o, en su caso, la trayectoria de vuelo de despegue;
- d) Las pérdidas de gradiente para ascensos alabeados;
- e) Límites de la subida de ruta;
- f) Límites de la subida de aproximación;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- g) Límites de ascenso en configuración de aterrizaje;
- h) Longitud del campo de aterrizaje (seco, mojado, contaminado) incluyendo los efectos de un fallo en vuelo de un sistema o dispositivo, si afecta a la distancia de aterrizaje.
- i) Límite de la energía de frenado; y
- j) Velocidades aplicables a las distintas fases de vuelo (también considerando pistas mojadas o contaminadas).

4.1.1. Datos suplementarios para vuelos en condiciones de formación de hielo

Se deberá incluir cualquier performance certificada sobre una configuración admisible, o desviación de la misma, p. e. antiskid inoperativo.

4.1.2. Si no se dispone de Datos sobre actuaciones, según se requieran para la clase de actuaciones correspondiente, en el AFM aprobado, se deberán incluir otros datos aceptables para la Autoridad. 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.

4.2. Datos de Performances Adicionales

Contemplará datos de performances adicionales, en su caso, incluyendo:

- a) Los gradientes de subida con todos los motores;
- b) Datos de deriva hacia abajo (drift-down);
- c) Efecto de los fluidos para eliminar/prevenir la formación de hielo;
- d) Vuelo con el tren de aterrizaje extendido;
- e) Para aeronaves con 3 o más motores, vuelos ferry con un motor inoperativo; y
- f) Vuelos efectuados según las disposiciones de la CDL.

5. PLANIFICACIÓN DEL VUELO

5.1. Incluirá datos e instrucciones necesarias para la planificación 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 OPS 1.245) y vuelos a aeródromos aislados.

5.2. El método para calcular el combustible necesario para las distintas fases de vuelo, de acuerdo con OPS 1.255.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

6. MASA Y CENTRADO

Contemplará instrucciones y datos para calcular la masa y centrado, incluyendo:

- a) Sistema de cálculo (p. e., sistema de índices);
- b) Información e instrucciones para cumplimentar 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 operador; y
- d) Masa de operación en seco y su correspondiente centro de gravedad o índice.

7. CARGA

Contemplará procedimientos y disposiciones para cargar y fijar la carga en el avión

8. LISTA DE DESVIACIÓN DE LA CONFIGURACIÓN

Incluirá la/s Lista/s de Desviación de la Configuración (CDL), si las facilita el fabricante, teniendo en cuenta los tipos y variantes de avión que se operan incluyendo los procedimientos que se seguirán cuando se despache el avión afectado bajo las condiciones especificadas en su CDL.

9. LISTA DE EQUIPO MÍNIMO

Incluirá la Lista de Equipo Mínimo (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.

10. EQUIPOS DE SUPERVIVENCIA Y EMERGENCIA INCLUYENDO OXÍGENO

10.1. 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 la/s lista/s asociada/s de comprobaciones.

10.2. 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. La información debe proporcionarse en un formato que permita su uso sin dificultad.

11. PROCEDIMIENTOS DE EVACUACIÓN DE EMERGENCIA

11.1. *Instrucciones para la preparación de la evacuación de emergencia incluyendo la coordinación y designación de los puestos de emergencia de la tripulación.*

11.2. 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 (handling) de los pasajeros en el caso de un aterrizaje/amaraje forzoso u otra emergencia.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

12. SISTEMAS DE LOS AVIONES

Incluirá una descripción de los sistemas del avión, controles asociados a los mismos e indicaciones e instrucciones operativas.

C — INSTRUCCIONES E INFORMACIÓN DE RUTAS Y AERÓDROMOS

1. Contemplará instrucciones e información asociada con comunicaciones, navegación y aeródromos, incluyendo 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) Nivel/altitud mínima de vuelo;
- b) Mínimos de operación para aeródromos de salida, destino y alternativos;
- c) Instalaciones de comunicaciones y ayudas de navegación;
- d) Datos de la pista e instalaciones del aeródromo;
- e) Procedimientos de aproximación, aproximación frustrada y salida, incluyendo procedimientos de reducción de ruidos;
- f) Procedimientos para el caso de fallos de comunicaciones;
- g) Facilidades de búsqueda y salvamento en la zona sobre la que va a volar el avión;
- h) 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;
- i) Disponibilidad de información aeronáutica y servicios MET;
- j) Procedimientos de comunicaciones y navegación de ruta;
- k) Categorización de los aeropuertos para calificación de la competencia de la tripulación de vuelo;
- l) Limitaciones especiales del aeródromo (limitaciones de performance y procedimientos operativos).

D — ENTRENAMIENTO

1. Incluirá programas de entrenamiento y comprobaciones para todo el personal de operaciones asignado a funciones operativas relativas a la preparación y/o realización de un vuelo.

2. Los programas de entrenamiento y comprobación deberán incluir:

2.1. Para la tripulación de vuelo. Todos los elementos pertinentes prescritos en las Subpartes E y N;

2.2. Para la tripulación de cabina de pasajeros. Todos los elementos pertinentes prescritos en la Subparte O;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

2.3. Para el personal de operaciones afectado, incluyendo los miembros de la tripulación:

- a) Todos los elementos pertinentes prescritos en la Subparte R (Transporte Aéreo de Mercancías Peligrosas); y
- b) Todos los elementos pertinentes prescritos en la Subparte S (Seguridad).

2.4. Para el personal de operaciones distintos de los miembros de la tripulación (p.e., despachador, personal de handling, etc.). Todos los demás elementos pertinentes prescritos en OPS que tengan relación con sus funciones.

3. Procedimientos

3.1. Procedimientos de entrenamiento y comprobación.

3.2. Procedimientos aplicables en el caso de que el personal no logre o mantenga los estándares requeridos.

3.3. Procedimientos para asegurar que situaciones anormales o de emergencia que requieran la aplicación de una parte o la totalidad de los procedimientos anormales o de emergencia y la simulación de IMC por medios artificiales, no se simulen durante vuelos comerciales de transporte aéreo.

4. Descripción de la documentación que se archivará y los períodos de archivo. (Véase Apéndice 1 de OPS 1.1065).

Apéndice 1 de OPS 1.1065

Período de conservación de documentos

El operador asegurará que la siguiente información/documentación se conserve de una forma aceptable, accesible a la Autoridad, durante los períodos indicados en las tablas siguientes.

Nota:

Información adicional con respecto a los registros de mantenimiento se prescribe en la Subparte M.

Tabla 1

Información utilizada para la preparación y ejecución de un vuelo

Información utilizada en la preparación y ejecución del vuelo descrita en OPS 1.135	
Plan operacional de vuelo	3 meses
Registro Técnico del Avión	24 meses a partir de la última anotación
Documentación NOTAM específica de la ruta, si el operador la ha publicado específicamente	3 meses
Documentación de masa y centrado	3 meses
Notificación de cargas especiales, incluidas sustancias peligrosas	3 meses

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Tabla 2

Informes

Informes

Diario de a bordo	3 meses
Informe(s) de vuelo para registrar los detalles de cualquier incidencia, según se describe en OPS 1.420, o cualquier incidencia que considere necesario comunicar/registrarse el comandante	3 meses
Informe sobre el rebasamiento de funciones y/o la reducción de los períodos de descanso	3 meses

Tabla 3

Registros de la Tripulación de Vuelo

Registros de la Tripulación de Vuelo

Tiempo de Vuelo, Actividad y Descanso	15 meses
Licencia	Mientras el tripulante de vuelo ejerza los privilegios de la licencia para el operador
Entrenamiento de conversión y verificación	3 años
Curso de mando (incluyendo comprobación)	3 años
Entrenamiento y verificación periódicos	3 años
Entrenamiento y comprobación para operar en ambos puestos de pilotaje	3 años
Experiencia reciente (véase OPS 1.970)	15 meses
Competencia para la ruta y el aeropuerto (referido en OPS.975)	3 años
Entrenamiento y cualificaciones para operaciones específicas cuando se requiera en OPS (p.e. operaciones ETOPS CAT II/II)	3 años
Entrenamiento sobre Mercancías Peligrosas según proceda	3 años

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Tabla 4

Registros de la Tripulación de Cabina de Pasajeros

Registros de la Tripulación de Cabina de Pasajeros	
Tiempo de Vuelo, Actividad y Descanso.	15 meses
Entrenamiento inicial, entrenamiento de conversión y diferencias (incluida verificación)	En tanto el miembro de la tripulación de cabina está empleado por el operador
Entrenamiento periódico y de refresco (incluida verificación)	Hasta 12 meses después de que el miembro de la tripulación deja el empleo del operador
Entrenamiento sobre Mercancías Peligrosas según proceda	3 años

Tabla 5

Registros para otro personal de operaciones

Registros para otro personal de operaciones	
Registros de entrenamiento/calificación de otro personal para el que OPS requiere un programa aprobado de entrenamiento	Últimos 2 registros de entrenamiento

Tabla 6

Otros Registros

Otros Registros	
Informes sobre dosis de radiación cósmica y solar	Hasta 12 meses después de que el miembro de la tripulación deja el empleo del operador
Registros del Sistema de Calidad	5 años

SUBPARTE Q

LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y SERVICIO Y REQUISITOS DE DESCANSO

Un operador realizará una lista para los miembros de la tripulación en la que figuren las limitaciones y los períodos de descanso durante el vuelo y el tiempo de servicio.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

SUBPARTE R

Sin modificar

TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

OPS 1.1150

Terminología

Los términos que se emplean en esta Subparte tienen los siguientes significados:

- 1) Lista de Comprobaciones para la Aceptación. Documento que se utiliza en la comprobación del aspecto exterior de bultos de mercancías peligrosas y sus documentos asociados para determinar si se ha cumplido con todos los requisitos correspondientes.
- 2) Avión de Carga. Cualquier avión que transporte mercancías o propiedades pero no pasajeros. En este contexto, no se consideran pasajeros:
 - i) Un miembro de la tripulación;
 - ii) Un empleado del operador permitido y transportado de acuerdo con las instrucciones contenidas en el Manual de Operaciones.
 - iii) Un representante autorizado de una Autoridad; o
 - iv) Una persona con funciones respecto a un cargamento particular a bordo.
- 3) Accidente con Mercancías Peligrosas. Un suceso asociado y relacionado con el transporte de mercancías peligrosas que produce lesiones mortales o graves a una persona o daños importantes a bienes.
- 4) Incidente con Mercancías Peligrosas. Un suceso, que no sea un accidente con mercancías peligrosas, asociado y relacionado con el transporte de mercancías peligrosas, que no ocurre necesariamente a bordo de un avión y que produce lesiones a una persona, daños a bienes, incendios, roturas, derrames, escapes de fluidos o radiaciones u otras evidencias de que no se ha mantenido la integridad del embalaje. Cualquier suceso que tenga relación con el transporte de mercancías peligrosas que ponga seriamente en peligro el avión o sus ocupantes también se considera un incidente con mercancías peligrosas.
- 5) Documento de Transporte de Mercancías Peligrosas. Un documento que se especifica en las Instrucciones Técnicas. Se completa por la persona que entrega una mercancía peligrosa para su transporte por vía aérea y contiene información sobre esa mercancía peligrosa. El documento lleva una declaración firmada que indica que las mercancías peligrosas están descritas de manera completa y exacta por sus correspondientes nombres de expedición y número UN (si se les ha asignado) y que están clasificadas, empaquetadas, marcadas, designadas correctamente, y en buen estado para el transporte.
- 6) Contenedor de Carga. Un contenedor de carga es un elemento del equipo de transporte de materiales radioactivos que se ha diseñado para facilitar el transporte de éstos, embalados o sin embalar, por uno o varios modos de transporte. (Nota: véase la definición de Dispositivo de Carga Unitaria cuando la mercancía peligrosa no es material radioactivo.)

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 7) Agente de Handling. Una agencia que lleva a cabo en nombre del operador varias o todas las funciones de éste incluyendo la recepción, carga, descarga, transferencia u otro procesamiento de pasajeros o carga.
- 8) Embalaje Adicional. Envoltorio utilizado por un único transportista para contener uno o más paquetes y formar una unidad de manipulación para facilitar la misma y almacenamiento. (Nota: un dispositivo de carga unitaria no se incluye en esta definición).
- 9) Paquete. El producto completo de la operación de empaquetado consistente en el empaquetado y su contenido preparados para su transporte.
- 10) Empaquetado. Receptáculos y cualquier otro componente o material necesario para que el mismo cumpla su función de contención y asegure el cumplimiento con los requisitos de empaquetado.
- 11) Nombre Correcto de Envío. El nombre que se empleará para describir un cierto artículo o sustancia en todos los documentos y notificaciones de envío y, en su caso, en los empaquetados.
- 12) Lesión Grave. Una lesión sufrida por una persona en un accidente y que:
 - i) Requiere hospitalización de más de 48 horas, iniciándose dentro un plazo de siete días a partir de la fecha en que se sufrió la lesión.
 - ii) Produce una rotura de cualquier hueso (excepto fracturas simples de dedos de las manos o de los pies, o la nariz); o
 - iii) Graves laceraciones que causan hemorragias graves o daños a los nervios, músculos o tendones; o
 - iv) Incluye lesiones de cualquier órgano interno; o
 - v) Incluye quemaduras de segundo o tercer grado, o quemaduras que afecten a más del 5 % de la superficie del cuerpo; o
 - vi) Incluye exposición comprobada a sustancias infecciosas o radiación dañina.
- 13) Estado de Origen. La Autoridad en cuyo territorio se cargaron inicialmente las mercancías peligrosas en un avión.
- 14) Instrucciones Técnicas. La última 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 Adenda, aprobado y publicado por decisión del Consejo de la Organización Internacional de Aviación Civil.
- 15) Número 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.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 16) Dispositivo de Carga Unitaria. Cualquier tipo de contenedor de avión, batea de avión con red, o batea de avión con red por encima de un iglú. (Nota: no se incluye el embalaje adicional en esta definición; para un contenedor que contiene materiales radioactivos véase la definición de contenedor de carga.)

OPS 1.1155

Aprobación para transportar mercancías peligrosas

El operador no transportará mercancías peligrosas a menos que haya recibido la aprobación de la Autoridad para ello.

OPS 1.1160

Alcance

- a) El operador cumplirá con las disposiciones que se contienen en las Instrucciones Técnicas en todos los casos en que se transporten mercancías peligrosas, con independencia de si el vuelo se realiza total o parcialmente en o fuera del territorio de un Estado.
- b) Los artículos y sustancias que de otra forma se clasificarían como mercancías peligrosas se excluyen de las disposiciones de esta Subparte, en la medida que se especifique en las Instrucciones Técnicas, siempre que:
- 1) Se requiere que vayan a bordo del avión, de conformidad con las reglas aplicables correspondientes o por razones operativas;
 - 2) Son transportados como suministros de restauración o servicio de cabina;
 - 3) Son transportados para su uso en vuelo como ayuda veterinaria o como medio de sacrificio de un animal;
 - 4) Son transportados para uso en vuelo para la ayuda médica de un paciente, siempre que:
 - i) Las botellas de gas se hayan fabricado específicamente con el fin de contener y transportar ese gas en concreto;
 - ii) Las drogas, medicinas y otro material médico estén bajo el control de personal entrenado mientras se estén utilizando en el avión;
 - iii) Los equipos con pilas húmedas se conserven y, cuando sea necesario, se fijen en posición vertical para evitar el derrame del electrolito; y
 - iv) Se tomen medidas adecuadas para almacenar y fijar todos los equipos durante el despegue y aterrizaje y en todos los demás momentos que se considere necesario por el comandante en beneficio de la seguridad; o
 - 5) Se transporten por pasajeros o miembros de la tripulación.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- c) Los artículos y sustancias previstas como repuestos de los que se citan en el anterior b)1) se transportarán en un avión según lo especificado en las Instrucciones Técnicas.

OPS 1.1165

Limitaciones en el Transporte de Mercancías Peligrosas

- a) El operador tomará todas las medidas razonables para asegurar que no se transporten en ningún avión los artículos y sustancias cuyo transporte se prohíba en todos los casos, y que estén identificados específicamente por nombre o descripción genérica en las Instrucciones Técnicas
- b) El operador tomará todas las medidas razonables para asegurar que sólo se transporten los artículos y sustancias u otras mercancías cuyo transporte se prohíbe en circunstancias normales, y que sean identificadas en las Instrucciones Técnicas cuando:
- 1) Estén exentos por los Estados concernidos a tenor de las disposiciones de las Instrucciones técnicas; o
 - 2) Las Instrucciones Técnicas indiquen que se podrán transportar bajo una aprobación emitida por el Estado de Origen.

OPS 1.1170

Clasificación

El operador tomará todas las medidas razonables para asegurar que los artículos y sustancias se clasifiquen como mercancías peligrosas según se especifique en las Instrucciones Técnicas.

OPS 1.1175

Empaquetado

El operador tomará todas las medidas que sean razonables para asegurar que las mercancías peligrosas se empaquetan según se especifique en las Instrucciones Técnicas.

OPS 1.1180

Etiquetado y Marcado

- a) El operador tomará todas las medidas que sean razonables para asegurar que los paquetes, embalaje adicional y contenedores de carga se etiqueten y marquen según se especifique en las Instrucciones Técnicas.
- b) Cuando se transporten mercancías peligrosas en un vuelo que tiene lugar en su totalidad o en parte fuera del territorio de un Estado, el etiquetado y marcado deberá estar en el idioma inglés además de cualquier otro requisito en cuanto al idioma.

OPS 1.1185

Documento de Transporte de Mercancías Peligrosas

- a) El operador asegurará que, excepto cuando se especifique lo contrario en las Instrucciones Técnicas, se acompañen las mercancías peligrosas de un documento de transporte de las mismas.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- b) Cuando se transporten mercancías peligrosas en un vuelo que tiene lugar en su totalidad o en parte fuera del territorio de un Estado, el idioma inglés se deberá utilizar para el documento de transporte de mercancías peligrosas además de cualquier otro requisito en cuanto al idioma.

OPS 1.1195

Aceptación de Mercancías Peligrosas

- a) El operador no aceptará mercancías peligrosas para su transporte hasta que el paquete, embalaje adicional o contenedor de carga se haya inspeccionado de acuerdo con los procedimientos de aceptación de las Instrucciones Técnicas.
- b) El operador o su agente de handling utilizará una lista de comprobaciones para la aceptación. La lista de comprobaciones para la aceptación debe permitir la comprobación de todos los detalles pertinentes y tendrá un formato que permita el registro de los resultados de la comprobación para la aceptación por medios manuales, mecánicos o informatizados.

OPS 1.1200

Inspección para Detectar Daños, Derrames o Contaminación

El operador garantizará que:

- 1) Se inspeccionen los paquetes, embalajes adicionales y contenedores de carga para detectar evidencias de derrames o daños inmediatamente antes de cargarlos en un avión o dispositivo de carga unitaria, según lo especificado en las Instrucciones Técnicas;
- 2) No se cargue un dispositivo de carga unitaria en un avión a no ser que se haya inspeccionado según se requiere en las Instrucciones Técnicas, sin encontrar ningún indicio de derrame de, o daños a, las mercancías peligrosas que contiene;
- 3) No se carguen paquetes, embalajes adicionales o contenedores de carga en un avión si existen derrames o están dañados;
- 4) Se retire cualquier paquete de mercancías peligrosas que se encuentre en un avión y que parezca estar dañado o derramándose, o se disponga su retirada por una autoridad u organización adecuada. En este caso el resto del envío se debe inspeccionar para asegurar que esté en condiciones adecuadas para su transporte y que no haya habido ningún daño o contaminación al avión o su carga; y
- 5) Se inspeccionen los paquetes, embalajes adicionales y contenedores de carga para detectar signos de daños o derrames al descargarlos de un avión o dispositivo de carga unitaria y, si hay evidencia de daños o derrames, se inspeccione la zona de almacenamiento de las mercancías peligrosas para detectar daños o contaminación.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

OPS 1.1205

Eliminación de Contaminación

El operador garantizará que:

- 1) Cualquier contaminación encontrada como resultado del derrame o daño de mercancías peligrosas se elimine sin demora; y
- 2) Se retire del servicio inmediatamente a un avión que se haya contaminado por materiales radioactivos y que no vuelva al servicio hasta que el nivel de radiación en cualquier superficie accesible y la contaminación permanente no exceda los valores especificados en las Instrucciones Técnicas.

OPS 1.1210

Restricciones de Cargaa) *Cabina de Pasajeros y Cabina de Vuelo*

El operador asegurará que no se transporten mercancías peligrosas en la cabina del avión ocupada por pasajeros o en la cabina de vuelo, a no ser que se especifique lo contrario en las Instrucciones Técnicas.

b) *Compartimentos de Carga*

El operador asegurará que las mercancías peligrosas se carguen, segreguen, almacenen y fijen en un avión según se especifique en las Instrucciones Técnicas.

c) *Mercancías Peligrosas Designadas para Transporte Exclusivo en un Avión Carguero*

El operador asegurará que se transporten paquetes de mercancías peligrosas que lleven la etiqueta "Exclusivamente Aviones Cargueros" en aviones cargueros y que se carguen según se especifica en las Instrucciones Técnicas.

OPS 1.1215

Suministro de Informacióna) *Información al Personal de Tierra*

El operador garantizará que:

- 1) Se facilite información para permitir al personal de tierra que cumpla con sus funciones con respecto al transporte de mercancías peligrosas, incluyendo las acciones que se tomarán en caso de incidentes y accidentes con mercancías peligrosas; y
- 2) Cuando sea aplicable, se facilite también la información que se menciona en el anterior subpárrafo a)1) a su agente de handling.

b) *Información a los pasajeros y a otras personas*

- 1) El operador asegurará que se difunda la información según lo requerido en las Instrucciones Técnicas para que se advierta a los pasajeros sobre los tipos de artículos que se les prohíbe transportar a bordo de un avión; y

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 2) El operador y, en su caso, su agente de handling asegurará que se disponga de notificaciones en los lugares de aceptación de carga que informen sobre el transporte de mercancías peligrosas.

c) *Información a Miembros de la Tripulación*

El operador asegurará que se facilite información en el Manual de Operaciones para permitir que los miembros de la tripulación lleven a cabo con sus responsabilidades en cuanto al transporte de mercancías peligrosas, incluyendo las acciones que se tomarán en el caso de emergencias con las mismas.

d) *Información al Comandante*

El operador asegurará que se facilite información por escrito al comandante, según lo especificado en las Instrucciones Técnicas.

e) *Información en caso de un incidente o accidente del avión*

- 1) El operador que esté implicado en un incidente de avión, facilitará cualquier información que se requiera para reducir al mínimo los peligros creados por cualquier mercancía peligrosa transportada.
- 2) El operador que esté implicado en un accidente del avión, tan pronto como sea posible, informará a la autoridad competente del Estado en el que ha sucedido el accidente del avión de cualquier mercancía peligrosa transportada.

OPS 1.1220

Programas de entrenamiento

- a) El operador establecerá y mantendrá programas de entrenamiento del personal, según lo requerido en las Instrucciones Técnicas, que deberán ser aprobadas por la Autoridad.

b) *Operadores que no son titulares de una aprobación permanente para transportar mercancías peligrosas*

El operador garantizará que:

- 1) El personal que manipule carga general haya recibido entrenamiento para cumplir con sus obligaciones con respecto a mercancías peligrosas. Como mínimo este entrenamiento deberá incluir las áreas identificadas en la Columna 1 de la Tabla 1 con una profundidad suficiente para asegurar que se obtengan conocimientos de los peligros asociados con las mercancías peligrosas y la forma de identificarlas; y

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

2) El siguiente personal:

- i) Miembros de la tripulación;
- ii) Personal de handling de pasajeros; y
- iii) Personal de seguridad empleado por el operador que supervisa los pasajeros y su equipaje,

haya recibido entrenamiento que como mínimo deberá cubrir las áreas que se identifican en la Columna 2 de la Tabla 1 con una profundidad suficiente para asegurar que se obtengan conocimientos de los peligros asociados con las mercancías peligrosas, la forma de identificarlas y los requisitos aplicables al transporte de esas mercancías por los pasajeros.

Tabla 1

Áreas de entrenamiento	1	2
Concepción general	x	x
Limitaciones sobre Mercancías Peligrosas en el transporte aéreo	x	x
Marcado y etiquetado de paquetes	x	x
Mercancías Peligrosas en el equipaje de los pasajeros		x
Procedimientos de emergencia.		x

Nota: "x" indica un área que se debe cubrir.

c) *Operadores titulares de una aprobación permanente para el transporte de mercancías peligrosas*

El operador garantizará que:

- 1) El personal que acepta mercancías peligrosas haya recibido entrenamiento y esté cualificado para cumplir con sus obligaciones. Como mínimo este entrenamiento deberá cubrir las áreas identificadas en la Columna 1 de la Tabla 2 con una profundidad suficiente para asegurar que el personal pueda tomar decisiones para aceptar o rechazar mercancías peligrosas ofrecidas para su transporte por vía aérea;
- 2) El personal que se dedica a la manipulación de carga general haya recibido entrenamiento para poder cumplir con sus obligaciones con respecto a mercancías peligrosas. Como mínimo este entrenamiento deberá cubrir las áreas identificadas en la Columna 2 de la Tabla 2 con una profundidad suficiente para asegurar que se han obtenido conocimientos de los peligros asociados con las mercancías peligrosas, la forma de identificarlas y la forma de manipularlas y cargarlas;

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

- 3) El personal que se dedica a la manipulación de carga general haya recibido entrenamiento para poder cumplir con sus obligaciones con respecto a mercancías peligrosas. Como mínimo este entrenamiento deberá cubrir las áreas identificadas en la Columna 3 de la Tabla 2 con una profundidad suficiente para asegurar que se han obtenido conocimientos de los peligros asociados con las mercancías peligrosas, la forma de identificarlas y la forma de manipularlas y cargarlas;
- 4) Los miembros de la tripulación de vuelo hayan recibido entrenamiento que, como mínimo, deberá cubrir las áreas identificadas en la Columna 4 de la Tabla 2. El entrenamiento deberá impartirse con una profundidad suficiente para asegurar que se han obtenido conocimientos de los peligros asociados con las mercancías y la forma de transportarlas en un avión; y
- 5) El siguiente personal:
- i) Personal de handling de pasajeros;
 - ii) Personal de seguridad empleado por el operador que supervisa los pasajeros y su equipaje; y
 - iii) Miembros de la tripulación que no sean miembros de la tripulación de vuelo,
- haya recibido entrenamiento que, como mínimo, deberá cubrir las áreas identificadas en la Columna 5 de la Tabla 2. El entrenamiento deberá impartirse con una profundidad suficiente para asegurar que se han obtenido conocimientos de los peligros asociados con las mercancías, y de los requisitos aplicables al transporte de esas mercancías por los pasajeros o, más generalmente, su transporte en un avión.
- d) El operador asegurará que todo el personal que requiera entrenamiento sobre mercancías peligrosas reciba entrenamiento periódico a intervalos no mayores de 2 años.
- e) El operador asegurará que los registros del entrenamiento sobre mercancías peligrosas se conserven para todo el personal entrenado de acuerdo con el anterior subpárrafo d).
- f) El operador asegurará que el personal de su agente de handling sea entrenado de acuerdo con la columna procedente de la Tabla 1 o Tabla 2.

PROPUESTA INICIAL

Tabla 2

Áreas de entrenamiento	1	2	3	4	5
Concepción 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	
Requisitos generales de embalaje e instrucciones de embalaje	x				
Marcado de especificaciones de embalaje	x				
Marcado y etiquetado de paquetes	x	x	x	x	x
Documentación del consignatario	x				
Aceptación de mercancías peligrosas, incluido el uso de una lista de comprobación	x				
Carga, restricciones a la carga y segregación	x	x	x	x	
Inspecciones para los daños o vertido y procedimientos de descontaminación	x	x			
Provisión de información al comandante	x	x		x	
Mercancías Peligrosas en el equipaje de los pasajeros	x			x	x
Procedimientos de emergencia	x	x	x		x

Nota: "x" significa un área que se debe cubrir.

PROPUESTA MODIFICADA

Tabla 2

Áreas de entrenamiento	1	2	3	4	5
Concepción 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	
Requisitos generales de embalaje e instrucciones de embalaje	x				
Marcado de especificaciones de embalaje	x				
Marcado y etiquetado de paquetes	x	x	x	x	x
Documentación del consignatario	x				
Aceptación de mercancías peligrosas, incluido el uso de una lista de comprobación	x				
Carga, restricciones a la carga y segregación	x	x	x	x	
Inspecciones para los daños o vertido y procedimientos de descontaminación	x	x			
Provisión de información al comandante	x	x		x	
Mercancías Peligrosas en el equipaje de los pasajeros	x			x	x
Procedimientos de emergencia	x	x		x	x

Nota: "x" significa un área que se debe cubrir.

OPS 1.1225

Sin modificar

Informes de Incidentes y Accidentes con Mercancías Peligrosas

El operador informará a la Autoridad de los incidentes y accidentes con mercancías peligrosas. Se enviará un informe inicial en el plazo de 72 horas a partir del suceso a no ser que circunstancias excepcionales lo impidan.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

SUBPARTE S

SEGURIDAD

OPS 1.1235

Requisitos de seguridad

El operador asegurará que todo el personal correspondiente esté familiarizado y cumpla con los requisitos pertinentes de los programas de seguridad nacional del Estado del operador.

OPS 1.1240

Programas de entrenamiento

El operador establecerá, mantendrá y llevará a cabo programas aprobados de entrenamiento que permitan al personal del operador tomar acciones adecuadas para evitar actos de interferencia ilícita tales como sabotaje o secuestro de aviones y reducir al mínimo las consecuencias de tales eventos en el caso de que sucedan.

OPS 1.1245

Informes sobre actos de interferencia ilícita

A partir de un acto de interferencia ilícita a bordo de un avión el comandante o, en su ausencia el operador, presentará, sin demora, un informe de tal acto a la autoridad local designada y a la Autoridad del Estado del operador.

OPS 1.1250

Lista de comprobación de los procedimientos de búsqueda del avión

El operador garantizará que todos los aviones lleven una lista de comprobación de los procedimientos que deben seguirse en cada tipo de avión para efectuar la búsqueda de armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos ocultos.

OPS 1.1255

Seguridad de la cabina de vuelo

En los aviones operados para el transporte de pasajeros, si tienen instalada una puerta en la cabina de vuelo, ésta se podrá bloquear desde dentro para evitar el acceso no autorizado.»
