



REGISTRO OFICIAL[®]

ÓRGANO DEL GOBIERNO DEL ECUADOR

Administración del Sr. Lcdo. Lenín Moreno Garcés
Presidente Constitucional de la República

Año I - Nº 130

**Quito, miércoles 29 de
noviembre de 2017**

Valor: US\$ 1,25 + IVA

ING. HUGO DEL POZO BARREZUETA
DIRECTOR

Quito: Avenida 12 de Octubre
N23-99 y Wilson
Segundo Piso

Oficinas centrales y ventas:
Telf. 3941-800
Exts.: 2301 - 2305

Sucursal Guayaquil:
Av. 9 de Octubre Nº 1616 y Av. Del Ejército
esquina, Edificio del Colegio de Abogados
del Guayas, primer piso. Telf. 252-7107

Suscripción anual:
US\$ 400 + IVA para la ciudad de Quito
US\$ 450 + IVA para el resto del país

Impreso en Editora Nacional

48 páginas

www.registroficial.gob.ec

**Al servicio del país
desde el 1º de julio de 1895**

El Registro Oficial no se responsabiliza por los errores ortográficos, gramaticales, de fondo y/o de forma que contengan los documentos publicados, dichos documentos remitidos por las diferentes instituciones para su publicación, son transcritos fielmente a sus originales, los mismos que se encuentran archivados y son nuestro respaldo.

SUMARIO:

Págs.

FUNCIÓN EJECUTIVA

ACUERDO:

MINISTERIO DEL AMBIENTE:

- 092 Adjudíquese a la Comunidad Kichwa Wawa Sumaco, la superficie de 2.727,05 has, ubicada en el cantón Archidona, provincia de Napo 1

RESOLUCIONES:

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS:

SUBSECRETARÍA ZONAL 7:

- 070-2017 Declárese disuelta la Asociación de Conservación Vial las Palmeras-Zapotillo", domiciliada en el cantón Zapotillo, provincia de Loja..... 6

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL:

- DGAC-YA-2017-0140-R Apruébese la enmienda 7 a la Regulación Técnica de Aviación Civil RDAC Parte 121 "Requisitos de Operación: Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y no Regulares" 8

No. 092

Tarsicio Granizo Tamayo
MINISTRO DEL AMBIENTE

Considerando:

Que, el artículo 10 de la Constitución de la República del Ecuador proclama que las personas, comunidades, pueblos, nacionalidades

y colectivos son titulares y gozarán de los derechos garantizados en la Constitución y en los instrumentos internacionales, estableciendo así mismo que la naturaleza será sujeto de aquellos derechos que le reconozca la Constitución;

Que, el artículo 14 de la Constitución de la República del Ecuador reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*;

Que, el numeral 26 del artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador reconoce y garantiza a las personas el derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental, estableciendo así mismo que el derecho al acceso a la propiedad se hará efectivo con la adopción de políticas públicas, entre otras medidas;

Que, el artículo 26 de la Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales y Vida Silvestre señala que las personas naturales o jurídicas que reciban adjudicación de tierras conforme a lo previsto en esta Ley, quedarán prohibidas de recibir por segunda vez igual beneficio;

Que, el artículo 39 de la Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales y Vida Silvestre establece que los pueblos indígenas, negros o afroecuatorianos tendrán derecho exclusivo al aprovechamiento de productos forestales diferentes de la madera y de la vida silvestre, en las tierras de su dominio o posesión;

Que, el artículo 2 del Acuerdo Ministerial No. 265, publicado en el Registro Oficial No. 206 de fecha 7 de noviembre del 2007, reformado mediante Acuerdo Ministerial No. 011 publicado en el Registro Oficial No. 281 de fecha 25 de febrero 2008, determina que la adjudicación de tierras del Patrimonio Forestal del Estado y bosques y vegetación protectores de propiedad del Estado a favor de comunidades o pueblos indígenas y afro ecuatorianos en posesión ancestral, se hará mediante acuerdo ministerial, y se instrumentará a través de un expediente de adjudicación gratuita de la tierra, conforme a lo previsto en este título;

Que, mediante Acuerdo Ministerial No. 362, publicado en Registro Oficial No. 776 de 22 de septiembre de 1987, reformado mediante Acuerdo Ministerial No. 476 publicado en Registro Oficial No. 827 del 08 de diciembre de 1987, se declaró como Bosque y Vegetación Protectora con una superficie total de 100.045,68 hectáreas el área ubicada en las estribaciones del “Cerro Sumaco y Cuenca alta del Río Suno” localizados en la provincia de Napo;

Que, mediante oficio S/N de fecha 25 de agosto de 2014, el presidente de la Comunidad Kichwa Wawa Sumaco solicitó a esta Cartera de Estado la Adjudicación de tierras que se encuentran ubicadas en el Bosque Protector estribaciones del “Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno”, ubicado en la parroquia Hatun Sumaco, cantón Archidona, provincia del Napo; señalando que han vivido

en el lugar aproximadamente 31 años, como lo certifica el estudio socio histórico. De igual manera, adjunta el expediente conforme a los requisitos previstos en el Acuerdo Ministerial Nro. 265 publicado en el Registro Oficial Nro. 206 de 7 de noviembre de 2007 y reformado por el Acuerdo Ministerial Nro. 011 emitido el 11 de febrero de 2008, concerniente al Procedimiento para la adjudicación de tierras del Patrimonio Forestal del Estado y bosques y vegetación protectores;

Que, mediante oficio Nro. MAE-CGZ2-DPAN-2014-1224, de fecha 07 de noviembre de 2014, suscrito por el Director Provincial del Ambiente de Napo, dirigido al señor Jaime Moises Avilés Taguiles, presidente de la Comunidad KICHWA WAWA SUMACO, se solicitó la presentación de documentos habilitantes para continuar el trámite respectivo;

Que, mediante oficio S/N de fecha 22 de enero de 2015, el Director Provincial del Napo del Ministerio del Medio Ambiente, solicita ingresar al expediente de adjudicación la copia certificada del Acta de Mutuo Acuerdo de Límites con reconocimiento de firmas de los integrantes de la Comunidad Wawa Sumaco;

Que, mediante oficio Nro. MAE-CGZ2-DPAN-2015-0176, de fecha 26 de febrero de 2015, el Director Provincial del Ambiente de Napo, remitió al señor Jaime Moises Avilés Tanguila, presidente de la Comunidad Kichwa Wawa Sumaco, las observaciones al expediente de adjudicación de la comunidad;

Que, mediante Informe Técnico Nro. 062-UPN-DPAN-2016, de fecha 1 de diciembre de 2016, elaborado por el Ing. Nelson Chuquín Peña, responsable de la Unidad de Patrimonio Natural de la Dirección Provincial del Ambiente de Napo se determinó que: “**6. CONCLUSIONES** Se cumplió con el recorrido propuesto, pudiendo evidenciar la ubicación de los linderos de la comunidad. Las principales actividades productivas que los miembros de la comunidad realizan, es el de cultivo de naranjilla, con la dinámica que este cultivo exige, esto es, por periodos relativamente cortos, máximo tres años. En algunos casos luego de cumplido el ciclo de producción de la naranjilla el espacio es abandonado, facilitando la regeneración natural del bosque, en otros casos estos espacios se convierten en pastizales para la crianza del ganado. El levantamiento planimétrico excluye el centro poblado de la comunidad y el espacio que ocupa el Centro de Comunicación Ambiental Wawa Sumaco que se encuentra a cargo del Ministerio del Ambiente a través del Parque Nacional Sumaco Napo Galeras. Las variaciones en la zonificación son manejables. **7. RECOMENDACIONES** El momento de la aplicación del plan de manejo se considere algunos reajustes de la zonificación. Que se mantengan visibles los linderos para evitar contratiempos con los colindantes. Se realicen los trámites correspondientes para que el área ocupada por el centro poblado se administre desde el GAD municipal de Archidona. Continuar con los trámites correspondientes dentro del proceso de adjudicación.”;

Que, mediante Informe Técnico No. MAE-DNF-2017-UNF-CP-19 de 02 de marzo de 2017, elaborado por el Ing. Carlos Ponce, Técnico de la Dirección Nacional Forestal, se determinó que: “**6. Conclusiones** Los límites para la adjudicación están claros y bien descritos en el informe de linderación. **7.-Recomendaciones:** Continuar el proceso de Adjudicación de Tierras con la Comunidad Wawa Sumaco dentro del Bosque y Vegetación Protectora Bosque del Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno. Describir en el Acuerdo Ministerial de Adjudicación que el Ministerio del Ambiente adjudica únicamente la tierra más no los cuerpos de agua ubicados dentro del predio, por lo que en el caso de querer realizar alguna actividad sobre los mismos se deberán dirigir a la entidad competente sobre el recurso hídrico SENAGUA.”;

Que, mediante Informe Técnico No. MAE-DNF-2017-UNF-LC-009 de 03 de marzo de 2017, elaborado por el Ing. Luis Cordero, Técnico de la Dirección Nacional Forestal, se determinó que: “**4.- Conclusiones.-** El expediente presentado por la Comunidad Kichwa Wawa Sumaco, ha cumplido con los requisitos establecidos en el Artículo 3, Título I, del Acuerdo Ministerial No. 011 del 11 de febrero de 2008, correspondiente al Procedimiento para la Adjudicación de Tierras del Patrimonio Forestal del Estado y Bosque y Vegetación Protectores. La Dirección Provincial del Napo realizó la inspección y verificación de la información adjunta en el expediente y generó el Informe Técnico No. 062-UPN-DPAN-2016 de fecha 01 de diciembre de 2016, en el cual se validó los requisitos presentados en el expediente y se aprobó el Plan de Manejo Integral.**5.- Recomendaciones:** Una vez verificado que el expediente de adjudicación de la Comunidad Kichwa Wawa Sumaco ha cumplido con todos los requisitos descritos en el Acuerdo Ministerial Nro. 011 y se ha verificado la información en territorio por la Dirección Provincial del Ambiente del Napo, se recomienda lo siguiente: Remitir el expediente de adjudicación: Remitir el expediente de adjudicación de la Comunidad Kichwa Wawa Sumaco a Coordinación General Jurídica, para su revisión y continuar con el proceso de adjudicación y elaboración del respectivo Acuerdo Ministerial de adjudicación de 2727,05 ha.”;

Que, mediante memorando No. MAE-DNF-2017-1206-M de fecha 5 de marzo de 2017, el Director Nacional Forestal remitió a la Coordinación General de Jurídica, el expediente de adjudicación de la “Comunidad Kichwa

Wawa Sumaco”, con pronunciamiento favorable para continuar el trámite respectivo;

Que, mediante memorando No. MAE-CGJ-2017-0861-M, de fecha 18 de mayo de 2017, la Coordinación General Jurídica informó al Director Nacional Forestal que en el expediente de la Comunidad ancestral kichwa Wawa Sumaco, no consta la firma de responsabilidad en el documento que contiene el censo poblacional, solicitando la entrega del mencionado documento para continuar con el proceso de adjudicación de tierras de conformidad con lo establecido en el Acuerdo Ministerial No. 265, publicado en el Registro Oficial No. 206 de fecha 7 de noviembre del 2007, reformado mediante Acuerdo Ministerial No. 011 publicado en el Registro Oficial No. 281 de fecha 25 de febrero 2008;

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 08 de fecha 24 de mayo de 2017, el Presidente de la República Lcdo. Lenín Moreno Garcés designó al Biólogo Tarcisio Granizo Tamayo como Ministro del Ambiente;

Que, mediante memorando No. MAE-DNF-2017-3197-M, de fecha 21 de junio de 2017, la Directora Nacional Forestal remitió a la Coordinación General Jurídica los documentos con las firmas correspondientes al censo poblacional de la Comunidad ancestral kichwa Wawa Sumaco, solicitado mediante memorando No. MAE-CGJ-2017-0861-M, de fecha 18 de mayo de 2017, para continuar con el trámite de adjudicación correspondiente;

En ejercicio de las atribuciones que confiere el numeral 1 del Artículo 154 de la Constitución de la República del Ecuador y el artículo 17 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la función Ejecutiva.

Acuerda:

Art. 1.- Adjudicar a la Comunidad Kichwa Wawa Sumaco, dentro del Bosque y Vegetación Protectora estribaciones del “Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno” la superficie de 2.727,05 has, ubicada en la parroquia Hatun Sumaku, cantón Archidona de la provincia de Napo, aclarando que la presente adjudicación es únicamente del terreno más no los cuerpos de agua ubicados dentro del predio. Los linderos y coordenadas de la superficie adjudicada se describen a continuación:

ÁREA ADJUDICADA						
		WGS84-UTM ZONA 18S				
Vértices	Vértices Desde-Hasta	Este (X)	Norte (Y)	Distancias (m)	Rumbos	Colindante/Observaciones
P01	P01-P02	211091.1	9924222.9	131	S 085° 32' 059" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P02	P02-P03	211222.0	9924212.7	194	S 089° 29' 023" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno

P03	P03-P04	211415.8	9924211.0	231	S 086° 52' 031" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P04	P04-P05	211646.5	9924198.4	160	S 087° 39' 059" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P05	P05-P06	211806.8	9924191.8	207	S 087° 08' 022" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P06	P06-P07	212013.6	9924181.5	100	S 088° 51' 017" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P07	P07-P08	212113.5	9924179.5	100	S 087° 34' 000" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P08	P08-P09	212213.4	9924175.3	219	S 087° 28' 028" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P09	P09-P10	212431.7	9924165.6	194	S 086° 54' 049" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P10	P10-P11	212625.4	9924155.2	202	S 087° 33' 045" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P11	P11-P12	212827.4	9924146.6	191	S 088° 29' 048" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P12	P12-P13	213018.6	9924141.6	173	S 087° 43' 048" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P13	P13-P14	213191.8	9924134.7	179	S 088° 29' 013" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P14	P14-P15	213370.6	9924130.0	177	S 087° 16' 031" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P15	P15-P16	213547.2	9924121.6	197	S 088° 00' 005" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P16	P16-P17	213744.0	9924114.7	821	S 087° 42' 058" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P17	P17-P18	214564.3	9924082.0	188	S 087° 42' 058" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P18	P18-P19	214752.6	9924074.5	172	S 087° 42' 058" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P19	P19-P20	214924.4	9924067.6	175	S 087° 42' 058" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P20	P20-P21	215099.7	9924060.6	141	S 087° 42' 058" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P21	P21-P22	215240.3	9924055.0	452	S 087° 42' 058" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P22	P22-P23	215691.9	9924044.1	24	S 088° 36' 023" E	Río
P23	P23-P24	215716.2	9924043.5	1920	S 088° 36' 023" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P24	P24-P25	217635.2	9923996.8	477	S 088° 36' 023" E	COMUNIDAD JATUN SUMACO
P25	P25-P26	217623.6	9923520.2	607	S 001° 23' 059" O	COMUNIDAD JATUN SUMACO
P26	P26-P27	217994.6	9923039.3	381	S 037° 38' 060" E	COMUNIDAD JATUN SUMACO
P27	P27-P28	217943.6	9922662.2	1666	S 007° 42' 022" O	COMUNIDAD JATUN SUMACO
P28	P28-P29	217176.1	9921183.2	147	S 026° 07' 059" O	COMUNIDAD JATUN SUMACO
P29	P29-P30	217111.4	9921051.5	714	S 024° 29' 029" O	COMUNIDAD JATUN SUMACO

P30	P30-P31	216815.6	9920402.1	152	S 080° 11' 019" O	COMUNIDAD JATUN SUMACO
P31	P31-P32	216666.2	9920376.2	649	S 035° 59' 057" O	COMUNIDAD JATUN SUMACO
P32	P32-P33	216284.9	9919851.3	26	S 035° 59' 056" O	Río
P33	P33-P34	216269.8	9919830.7	62	S 035° 59' 056" O	COMUNIDAD JATUN SUMACO
P34	P34-P35	216233.5	9919780.6	140	S 035° 59' 055" O	COMUNIDAD JATUN SUMACO
P35	P35-P36	216151.3	9919667.6	785	S 014° 59' 001" O	COMUNIDAD JATUN SUMACO
P36	P36-P37	215948.3	9918908.9	1131	S 015° 09' 039" O	COMUNIDAD JATUN SUMACO
P37	P37-P38	215652.5	9917817.2	1101	Rumbo Variable	Vía Principal
P38	P38-P39	214778.5	9918400.3	595	Rumbo Variable	Vía Principal
P39	P39-P40	214316.7	9918760.4	662	Rumbo Variable	Vía Principal
P40	P40-P41	213973.3	9919304.3	477	Rumbo Variable	Vía Principal
P41	P41-P42	213752.0	9919640.6	211	N 027° 29' 021" E	Vía Principal
P42	P42-P43	213849.6	9919828.2	298	N 053° 27' 001" O	Predios Individuales
P43	P43-P44	213610.1	9920005.7	562	N 051° 51' 021" O	Predios Individuales
P44	P44-P45	213167.9	9920353.0	328	N 063° 39' 048" O	Predios Individuales
P45	P45-P46	212873.8	9920498.6	227	S 043° 01' 029" O	Predios Individuales
P46	P46-P47	212719.1	9920332.8	595	N 048° 34' 030" O	Vía Principal
P47	P47-P48	212273.3	9920726.3	11	N 048° 01' 049" O	Vía Principal
P48	P48-P49	212265.0	9920733.7	158	Rumbo Variable	Vía Principal
P49	P49-P50	212208.3	9920877.5	34	N 079° 52' 009" E	CENTRO DE COMUNICACIÓN
P50	P50-P51	212241.5	9920883.4	6	N 080° 01' 034" E	CENTRO DE COMUNICACIÓN
P51	P51-P52	212247.2	9920884.4	16	N 005° 21' 029" O	CENTRO DE COMUNICACIÓN
P52	P52-P53	212245.7	9920900.0	57	N 001° 08' 013" O	CENTRO DE COMUNICACIÓN
P53	P53-P54	212244.6	9920957.0	19	N 014° 46' 042" O	CENTRO DE COMUNICACIÓN
P54	P54-P55	212239.7	9920975.7	28	N 022° 10' 022" O	CENTRO DE COMUNICACIÓN
P55	P55-P56	212228.9	9921002.0	54	N 024° 20' 004" O	CENTRO DE COMUNICACIÓN
P56	P56-P57	212206.5	9921051.6	19	N 020° 49' 015" O	CENTRO DE COMUNICACIÓN
P57	P57-P58	212199.9	9921069.0	4	N 022° 40' 006" O	CENTRO DE COMUNICACIÓN
P58	P58-P59	212198.4	9921072.6	7	S 085° 22' 014" O	CENTRO DE COMUNICACIÓN
P59	P59-P60	212191.8	9921072.1	1	S 084° 55' 002" O	CENTRO DE COMUNICACIÓN
P60	P60-P61	212191.0	9921072.0	112	S 080° 12' 001" O	CENTRO DE COMUNICACIÓN
P61	P61-P62	212081.0	9921053.0	138	N 078° 16' 057" O	CENTRO DE COMUNICACIÓN
P62	P62-P63	211946.0	9921081.0	55	S 010° 18' 037" O	CENTRO DE COMUNICACIÓN
P63	P63-P64	211936.2	9921027.1	367	Rumbo Variable	Vía Principal
P64	P64-P65	211604.5	9921164.0	781	Rumbo Variable	Vía Principal
P65	P65-P66	211085.8	9921590.2	328	N 003° 28' 048" E	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P66	P66-P67	211105.7	9921917.3	292	N 000° 21' 056" O	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno
P67	P67-P68	211103.9	9922209.7	10	N 000° 17' 019" O	Vía secundaria
P68	P68-P01	211103.8	9922219.3	2004	N 00° 21' 049" O	BVP Cerro Sumaco y Cuenca Alta del Río Suno

Art. 2.- La presente adjudicación de tierras se la realiza a título gratuito, de forma colectiva, como cuerpo cierto, y no podrán ser fraccionadas, gravadas ni enajenadas. Además, la comunidad adjudicataria se obliga a aprovechar los recursos existentes en estas tierras de acuerdo a lo previsto en el plan de manejo y sujetándose a las normativas técnicas de aprovechamiento forestal sustentable. En caso de querer realizar alguna actividad sobre cuerpos de agua ubicados dentro del predio, deberán realizarse los trámites pertinentes ante la Autoridad Única del Agua.

Los miembros de la Comunidad Kichwa Wawa Sumaco, en calidad de adjudicatarios se comprometen a impedir e informar al Ministerio del Ambiente sobre el ingreso de invasores o personas que pretendan ocupar áreas del Patrimonio Forestal del Estado, Bosques y Vegetación Protectores, o Áreas Protegidas colindantes con las tierras adjudicadas.

Además, facilitarán el ingreso a las tierras adjudicadas a servidores públicos o personal técnico debidamente autorizado por el Ministerio del Ambiente para la realización de actividades relacionadas con el cumplimiento del Plan de Manejo Integral, protección de la biodiversidad y demás acciones que se determinen en aplicación de la ley.

Art. 3.- Las tierras adjudicadas mediante el presente Acuerdo se encuentran dentro del Bosque y Vegetación Protector “Cerro Sumaco y Cuenca alta del Río Suno”, localizado en la provincia de Napo, cantón Archidona, parroquia Hatun Sumaku”; las tierras adjudicadas cambian únicamente de dominio, sin embargo seguirán formando parte del mismo Bosque y Vegetación Protector, de conformidad con lo establecido en el literal e) del artículo 20 del Acuerdo Ministerial No. 265, publicado en el Registro Oficial No. 206 de fecha 7 de noviembre del 2007, reformado mediante Acuerdo Ministerial No. 011 publicado en el Registro Oficial No. 281 de fecha 25 de febrero 2008.

Art. 4.- De conformidad con lo previsto en el artículo 22 del Acuerdo Ministerial No. 265, publicado en el Registro Oficial No. 206 de fecha 7 de noviembre del 2007, reformado mediante Acuerdo Ministerial No. 011 publicado en el Registro Oficial No. 281 de fecha 25 de febrero 2008, son causales para la revocatoria de la adjudicación a las Comunidades o Pueblos Indígenas y Negros o Afroecuatorianos:

- a) El incumplimiento de las condiciones de la adjudicación establecidas en el Art. 7 del Acuerdo Ministerial No 265 publicado en el Registro Oficial No. 206 de fecha 7 de noviembre del 2007, reformado mediante Acuerdo Ministerial No. 011 publicado en el Registro Oficial No. 281 de fecha 25 de febrero 2008;

- b) Por dolo, fraude o engaño en la consignación de la información que ha servido de antecedente para esta adjudicación;

- c) No colaborar con los servidores del Ministerio del Ambiente en las actividades de seguimiento, evaluación y verificación del cumplimiento del plan de manejo y demás normativas técnicas de aprovechamiento forestal sustentable. Así como reincidir en el incumplimiento del citado plan;

- d) Si se producen invasiones en complicidad con los beneficiarios de la adjudicación en zonas colindantes al predio adjudicado o no informaren de dicha invasión oportunamente a la Autoridad Ambiental.

- e) Las demás que establezca la ley.

Art. 5.- El presente Acuerdo Ministerial será protocolizado en una Notaría e inscrito en el Registro de la Propiedad de la jurisdicción correspondiente, por parte del interesado. Una vez inscrito este Acuerdo en el Registro de la Propiedad, el interesado está obligado a entregar una copia a la Dirección Nacional Forestal del Ministerio del Ambiente para su registro en el catastro forestal del Patrimonio Forestal, el mismo que está a cargo de la Dirección Nacional Forestal.

Art. 6.- El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial; y, de su ejecución encárguese a la Dirección Nacional Forestal.

Comuníquese y publíquese,

Dado en Quito, a 12 de octubre de 2017.

f.) Lic. Tarsicio Granizo Tamayo, Ministro del Ambiente.

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS**

No. 070-2017

SUBSECRETARIO ZONAL 7

Considerando:

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 8 de fecha 24 de mayo de 2017, el Licenciado Lenin Moreno Garcés,

Presidente de la República del Ecuador, nombra al Doctor Víctor Paúl Granda López, Ministro de Transporte y Obras Públicas;

Que, el artículo 154, numeral 1 de la Constitución del Ecuador, determina que además de las atribuciones de las Ministras y Ministros de Estado, están las de ejercer la rectoría de las políticas públicas del área a su cargo y expedir los acuerdos y resoluciones administrativas que requiera su gestión;

Que, los numerales 13 y 17 del Art. 66 de la Constitución de la República del Ecuador consagra, "... el derecho a asociarse, reunirse y manifestarse en forma libre y voluntaria"

Que, el Título XXX, Libro I del Código Civil vigente, faculta la concesión de personería jurídica a corporaciones y fundaciones, como organizaciones de derecho privado, con finalidad social y sin fines de lucro;

Que, en el artículo 1 de la Ley Orgánica de Participación Ciudadana se propicia, fomenta y garantiza el ejercicio de los derechos de participación de las ciudadanas y ciudadanos, comunidades y pueblos indígenas, montubios y afroecuatorianos y demás formas de ASOCIACIÓN lícita, con el propósito de fortalecer el poder ciudadano y sentar las bases para el funcionamiento de la democracia participativa, así como las iniciativas de rendición de cuentas y control social;

Que, el Estatuto del Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva, en su Art. 54, textualmente dice: "DESCONCENTRACIÓN.- La titularidad y el ejercicio de las competencias atribuidas a los órganos administrativos podrán ser desconcentradas en otros jerárquicamente dependientes de aquellos cuyo efecto será el traslado de la competencia al órgano desconcentrado. La desconcentración se hará por Decreto Ejecutivo o Acuerdo Ministerial";

Que, mediante Acuerdo Ministerial Nro. 0059 de fecha 17 de julio de 2015, (Estatuto Orgánico por Procesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas) en su numeral 3.5, Procesos Desconcentrados.- 3.5.1 Subsecretaría Zonal.- 3.5.1.1. Proceso Gobernante, numeral 9, está la de aprobar la conformación y otorgar personería jurídica de las organizaciones y asociaciones de conservación vial, con plena observancia de las normas legales y reglamentarias vigentes (microempresas) de los diferentes modos de transporte; en concordancia con el Art. 6 del Acuerdo Ministerial Nro. 007-2016, de fecha 17 de febrero de 2016.

Que, el artículo 1 del Reglamento para el Funcionamiento del Sistema Unificado de Información de las

Organizaciones Sociales y Ciudadanas expedido mediante Decreto Ejecutivo 739 emitido el 3 de agosto de 2015, que reforma el Decreto Ejecutivo No. 16 de 4 de junio de 2013, manifiesta que el objetivo es garantizar e incentivar el derecho a las personas, comunas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos, a asociarse con fines pacíficos en toda forma de ASOCIACIÓN libre, igualitaria y lícita de la sociedad;

Que, En la sección II, Art. 17 y 18 del Reglamento Para el Funcionamiento del Sistema Unificado de Información de las Organizaciones Sociales y Ciudadanas (SUIOS), establece los requisitos y procedimientos para la aprobación de los estatutos y otorgamiento de la personalidad jurídica.

Que, mediante Resolución No. 020 de fecha 07 días del mes de diciembre de 2007, se concedió personería Jurídica propia de derecho privado a la ASOCIACIÓN DE CONSERVACIÓN VIAL "LAS PALMERAS-ZAPÓTILLO", con domicilio en cantón Zapotillo, Provincia de Loja, Republica del Ecuador, teléfono: 0981733784, correo electrónico : godosmendoza1966@gmail.com.

Que, de conformidad con el Art. 24 del Reglamento de Sistema Unificado de Información de Organizaciones Sociales (SUIOS), con respecto a la Disolución Controvertida, Las Organizaciones de la sociedad civil, podrán ser disueltas y liquidadas de oficio o por denuncia, una vez demostrado que han incurrido en una de las causales de disolución, previstas en el Art. 22;

Que, mediante oficio S/N de fecha 10 de octubre de 2017, el señor Eulogio Amado Godos Mendoza, Secretario Ejecutivo de la ASOCIACIÓN DE CONSERVACIÓN VIAL "LAS PALMERAS-ZAPÓTILLO", pone en conocimiento de la máxima autoridad que se ha incurrido en el numeral 4 del Art. 22 del Reglamento del Sistema Unificado de Información de Organizaciones Sociales, que establece "disminuir el número de miembros a menos del mínimo establecido en este reglamento, tal como se lo demuestra con los avisos de salida ingresados al IEES, el 31 de diciembre del 2008, y en vista de que en la actualidad la Asociación no cuenta con miembros; amparado en las normas establecidas en el Art. 24 del mencionado Reglamento, con respecto a la Disolución Controvertida, solicita al Ing. Jaime Calderón Ojeda, Subsecretario Zonal 7, que mediante resolución se apruebe la disolución y liquidación de nuestra Asociación, para lo cual adjunta documentación de respaldo;

Que, mediante memorando Nro. MTOP-AJSUB7-2017-0135-M, de fecha 13 de octubre de 2017, suscrito por el Dr. Diego Cárdenas Chiriboga, Coordinador Jurídico Zonal, manifiesta que la Asociación de Conservación Vial

“ Las Palmeras-Zapotillo” ha incurrido en el Art. 24 del Reglamento con respecto a la Disolución Controvertida, tal como se desprende de los Avisos de salida presentados al IESS, incumpliendo el literal e) del Art 22 con respecto a las causales de disolución que textualmente dice: “disminuir el número de miembros a menos del mínimo establecido en el Reglamento”, por lo tanto amparados la cartera de Estado competente que otorgó la personería jurídica, notificará a la Asociación la resolución respectiva motivada de la disolución , por lo tanto es procedente que mediante resolución se conceda lo solicitado.

En uso de las facultades que le confiere el Acuerdo Ministerial Nro. 0059 de fecha 17 de julio de 2015, (Estatuto Orgánico por Procesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas) en su numeral 3.5, Procesos Desconcentrados.- 3.5.1 Subsecretaría Zonal.- 3.5.1.1. Proceso Gobernante, numeral 9, en concordancia con el Art. 6 del Acuerdo Ministerial Nro. 007-2016, de fecha 17 de febrero de 2016. (Instructivo para normar los trámites de las Organizaciones Sociales bajo la competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas).

Resuelve:

Art. 1.- DECLARAR DISUELTA LA ASOCIACIÓN DE CONSERVACIÓN VIAL LAS PALMERAS-ZAPOPTILLO” con domicilio en la parroquia la Ceiba del cantón Zapotillo, Provincia de Loja, por haber incumpliendo el literal e) del Art 22 con respecto a las causales de disolución que textualmente dice: “disminuir el número de miembros a menos del mínimo establecido en el Reglamento, dando lugar a que se produzca la Disolución Controvertida tal como establece el Art. 24 del Reglamento del Sistema Unificado de Información de Organizaciones Sociales.

Art. 2.- Derogar la Resolución No. 020 de fecha 07 de diciembre de 2007, mediante la cual se concedió personería jurídica propia de derecho privado a la ASOCIACIÓN DE CONSERVACIÓN VIAL “LAS PALMERAS-ZAPOTILLO”.

Art. 3.- Dar de baja de los registros de archivo de la Subsecretaría Zonal 7 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a la ASOCIACIÓN DE CONSERVACIÓN VIAL “LAS PALMERAS-ZAPOTILLO”.

Art. 4.- Disponer al funcionario encargado del custodio de los archivos de las Organizaciones de Conservación Vial de la Subsecretaría Zonal 7, registrar el expediente y mantenerlo debidamente actualizado.

Art. 5.- La presente Resolución entrará en vigencia a partir de la presente fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Hágase conocer por escrito a los interesados, y se proceda a su publicación en el Registro Oficial a través del funcionario encargado de las organizaciones de conservación vial de la Subsecretaría Zonal 7.- COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE.

Dado en la ciudad de Loja, a los 19 días del mes de octubre de 2017.

f.) Ing. Jaime Calderón Ojeda, Subsecretaría Zonal 7.

Nro. DGAC-YA-2017-0140-R

Quito, D.M., 06 de octubre de 2017

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Considerando:

Que, la Dirección General de Aviación Civil, mediante Resolución No. 157/2012 de 29 de mayo del 2012 aprobó la Nueva Edición de la Regulación Técnica de Aviación Civil RDAC Parte 121 “**Requisitos de Operación: Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y no Regulares**”, y modificado mediante Resoluciones Nos. 308/2012 de 07 de septiembre de 2012; 044/2014 de 14 de febrero de 2014; 517/2014 de 01 de noviembre de 2014; 149/2015 de 29 de mayo de 2015 y 045/ 2016 de 04 de marzo del 2016 y 110/2016 de 07 de junio de 2016;

Que, la Dirección de Inspección y Certificación Aeronáutica, mediante Memorando Nro. DGAC-OD-2017-0005-M de fecha 30 de mayo de 2017, presentó el proyecto de enmienda 7 a la RDAC 121 “Requisitos de Operación: Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y no Regulares”, propuesta que tiene como propósito incluir la parte correspondiente a la enmienda 39 y las enmiendas 40, 41 y 42 del Anexo 6 Parte I, remitidas por la OACI mediante comunicaciones Nos. AN 11/1.3.28-15/85 de 4 de diciembre de 2015; AN 11/1.3.29-16/12 de 8 de abril de 2016; AN 11/1.3.30-16/97 de 30 de noviembre de 2016 y AN 11/1.3.31-17/20 de 24 de marzo del 2017. Además, el proyecto en referencia ha sido armonizado con la enmienda 7 de noviembre del 2016 del LAR 121 del SRVSOP.

Que, el Comité de Normas en sesión efectuada el 02 de junio de 2017, tomó conocimiento de la propuesta de

enmienda a la RDAC 121 “Requisitos de Operación: Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y no Regulares”, y por unanimidad autorizó el inicio del proceso con la apertura del expediente y la difusión del proyecto antes citado a través de la página web institucional y Oficio Nro. DGAC-SX-2017-0795-O de fecha 12 de junio de 2017;

Que, conforme al procedimiento establecido la compañía AEROLANE y TAME EP mediante Carta Ciudadano Nro. CIUDADANO-CIU-2017-2387 de 07 de julio de 2017 y Oficio Nro. TAME-GDO-GOV-2017-0446-O de 10 de julio de 2017 respectivamente, remitieron las observaciones y comentarios a la propuesta de enmienda a la RDAC 121;

Que, una vez cumplido el procedimiento establecido para el efecto, el Comité de Normas en sesión efectuada el 11 de septiembre de 2017, analizó: el proyecto de enmienda 7 a la RDAC 121 “Requisitos de Operación: Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y no Regulares”, los comentarios y observaciones remitidas por la compañía AEROLANE y TAME EP; resolviendo en consenso, recomendar al Director General se apruebe la modificación de regulación antes citada y su posterior publicación en el Registro Oficial;

Que, de acuerdo con el Art. 6, numeral 3, literal a) de la Ley de Aviación Civil, publicada en el Registro Oficial No. S-435 del 11 de enero del 2007, determina las atribuciones y obligaciones del Director General de Aviación Civil: “Dictar, reformar, derogar regulaciones técnicas, órdenes, reglamentos internos y disposiciones complementarias de la Aviación Civil, de conformidad con la presente Ley, el Código Aeronáutico, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las que sean necesarias para la seguridad de vuelo, y la protección de la seguridad del transporte aéreo”; y,

En uso de sus facultades legales y reglamentarias,

Resuelve:

Artículo Primero.- Aprobar la enmienda 7 a la Regulación Técnica de Aviación Civil **RDAC Parte 121 “Requisitos de Operación: Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y no Regulares”**, documento adjunto que es parte integrante de la presente Resolución y que se encuentra publicado en la página Web de la Institución, en treinta y nueve (39) fojas.

Artículo Segundo.- Salvo la modificación establecida en el artículo anterior, las demás secciones de la RDAC Parte 121, se mantienen vigentes y sin alteración alguna.

Artículo Tercero.- La presente Resolución, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial entrará en vigencia a partir de su aprobación.

Artículo Cuarto.- Encárguese a la Subdirección General de Aviación Civil la ejecución, control y aplicación de la presente Resolución.

Comuníquese y publíquese.- Dada en la Dirección General de Aviación Civil en Quito, Distrito Metropolitano.

Documento firmado electrónicamente.

Ing. Luis Ignacio Carrera Muriel, Director General de Aviación Civil.

RDAC PARTE 121

REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES
REGULARES Y NO REGULARES

Control de Enmiendas RDAC 121			
Enmienda	Origen	Temas	Aprobación
Enmienda 7	Dirección de Inspección y Certificación Aeronáutica.	La presente enmienda, contiene la parte correspondiente de la enmienda 39 y las enmiendas 40, 41 y 42 del Anexo 6 Parte I. Con respecto al LAR 121, incorpora la enmienda 7 de Nov-2016, e incluye el informe de la RPEO de julio del 2017.	Aprobada con Resolución No.

CAPÍTULO – A GENERALIDADES

.....

CAPÍTULO – B PROGRAMAS Y SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

.....

Nota: eliminar la siguiente sección:

121.120 Sistema de documentos de seguridad de vuelo

.....

CAPÍTULO – H INSTRUMENTOS Y EQUIPOS: AVIONES

.....

121.906 Recuperación de los datos de los registradores de vuelo

.....

121.971 Localización de un avión en peligro

.....

CAPÍTULO – I CONTROL Y REQUISITOS DE MANTENIMIENTO

.....

121.1130 Manual de control de mantenimiento (MCM)

.....

121.1160 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos

.....

CAPÍTULO – O: OPERACIONES DE VUELO

.....

121.2310 Notificación de condiciones peligrosas y de irregularidades en las instalaciones de comunicaciones y de navegación

121.2415 Utilización de aeródromos certificados o aprobados

.....

CAPÍTULO – P REGLAS PARA DESPACHO Y LIBERACIÓN DE VUELO

.....

121.2565 Reservado

.....

121.2570 Despacho o liberación de vuelo en operaciones sobre el agua

121.2575 Aeródromo de alternativa de posdespegue

121.2585 Aeródromo de alternativa de destino.

.....

121.2590 Variaciones en los criterios de selección de aeródromos de alternativa

121.2595 Reservado

121.2600 Reservado

121.2605 Reservado

.....

121.2630 Reservado

.....

CAPÍTULO Q REGISTROS E INFORMES

.....

121.2855 Reservado

.....

CAPÍTULO R SUMINISTROS MÉDICOS DE PRIMEROS AUXILIOS E INSTRUCCIÓN

.....

CAPÍTULO S Reservado

.....

APENDICE:

.....

APÉNDICE – I Reservado

.....

APÉNDICE S Manual de control de mantenimiento (MCM)**APÉNDICE T** Localización de un avión en peligro

.....

CAPÍTULO – A GENERALIDADES**121. 001 Definiciones y abreviaturas**

(a) Definiciones.- Para los propósitos de esta regulación, son de aplicación las siguientes definiciones:

Accidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

(i) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- (1) hallarse en la aeronave, o
- (2) por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- (3) por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

(ii) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- (1) Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- (2) Que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o

(iii) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

.....

Actuación humana. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves

Aeródromo adecuado: Aeródromo que un explotador puede listar como aeródromo de alternativa EDTO, que atienda los requisitos de las secciones 121.680 y 121.685 y se un aeródromo certificado o aprobado por la AAC del Estado del aeródromo para operaciones comerciales.

.....

Altitud de presión. Expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.

.....

Aterrizaje forzoso seguro. Aterrizaje o amaraje inevitable con una previsión razonable de que no se produzcan lesiones a las personas en la aeronave ni en la superficie.

Avión (aeroplano). Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Avión grande. Avión cuya masa máxima certificada de despegue es superior a 5 700 kg.

Avión pequeño. Avión cuya masa máxima certificada de despegue es de 5 700 kg o menos.

.....

Certificado de explotador de servicios aéreos (ADC). Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.

.....

Comunicación basada en la performance (PBC). Comunicación basada en especificaciones sobre la performance que se aplican al suministro de servicios de tránsito aéreo.

Condición de aeronavegabilidad. Estado de una aeronave, motor, hélice o pieza que se ajusta al diseño aprobado correspondiente y está en condiciones de operar de modo seguro.

.....

Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo. Cualquiera de los tres tipos de aparatos que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

Simulador de vuelo, que proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave, hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc. de a bordo, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.

Entrenador para procedimientos de vuelo, que reproduce con toda fidelidad el medio ambiente del puesto de pilotaje y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

Entrenador básico de vuelo por instrumentos, que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el medio ambiente del puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumentos.

.....
Error del sistema altimétrico (ASE). Diferencia entre la altitud indicada por el altímetro, en el supuesto de un reglaje barométrico correcto, y la altitud de presión correspondiente a la presión ambiente sin perturbaciones.

Error vertical total (TVE). Diferencia geométrica vertical entre la altitud de presión real de vuelo de una aeronave y su altitud de presión asignada (nivel de vuelo).
.....

Estado de matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave.
.....

Estado del explotador. Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.
.....

Fatiga.- Estado fisiológico que se caracteriza por una reducción de la capacidad de desempeño mental o físico debido a la falta de sueño o a períodos prolongados de vigilia, fase circadiana, o volumen de trabajo (actividad mental y/o física) y que puede menoscabar el estado de alerta de una persona y su habilidad para realizar adecuadamente funciones operacionales relacionadas con la seguridad operacional.
.....

Incidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.
.....

Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional. Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.
.....

Mantenimiento. Realización de las tareas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

Mantenimiento de la aeronavegabilidad. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.
.....

Manual de procedimientos del organismo de mantenimiento. Documento aprobado por el jefe del organismo de mantenimiento que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad o inspección.
.....

Mejores prácticas de la industria. Textos de orientación preparados por un órgano de la industria, para un sector particular de la industria de la aviación, a fin de que se cumplan los requisitos de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional, otros requisitos de seguridad operacional de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas.

Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional. El objetivo proyectado o que se desea conseguir, en cuanto a los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado.

.....

Mercancías peligrosas. Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad operacional, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

.....

Miembro de la tripulación. Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.

.....

Nivel de crucero. Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

Nivel deseado de seguridad [operacional (TLS). Expresión genérica que representa el nivel de riesgo que se considera aceptable en circunstancias particulares

.....

Operación de la aviación general. Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.

Operación de transporte aéreo comercial. Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

.....

Período de servicio. Período que comienza cuando se requiere que un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina se presente al servicio, en un vuelo o en una serie de vuelos, y termina cuando el avión se detiene completamente y los motores se paran al finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación.

.....

Personal de operaciones de vuelo. Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.

Nota.— Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala.

.....

Peso (Masa) máximo.- Masa máxima certificada de despegue.

.....

Pista mojada.- La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua hasta un espesor de 3 mm inclusive, dentro del área de utilización prevista.

Pista seca.- Se considera que una pista está seca si su superficie no presenta humedad visible ni está contaminada área que se prevé utilizar.

.....

Programa de mantenimiento. Documento que describe las tareas concretas de mantenimiento programadas y la frecuencia con que han de efectuarse y procedimientos conexos, por ejemplo, el programa de fiabilidad, que se requiere para la seguridad de las operaciones de aquellas aeronaves a las que se aplique el programa.

.....

Punto de entrada EDTO: Primer punto en ruta de un vuelo EDTO, determinado con base en las condiciones de 121.2581 (b)(1), que esté a un tiempo de desviación de un aeródromo de alternativa en ruta superior al umbral de tiempo establecido por la AAC.

Punto de no retorno.- Último punto geográfico posible en el que la aeronave puede.....

Registrador de vuelo de desprendimiento automático (ADFR).- Registrador de vuelo combinado instalado.....

Reparación. Restauración de un producto aeronáutico a su condición de aeronavegabilidad para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente, cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso.

.....

Rendimiento en materia de seguridad operacional. Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

.....

Riesgo de seguridad operacional. La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.

.....

Seguridad operacional. Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.

.....

Trabajos aéreos.- Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc.

Tramo de aproximación final (FAS).- Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos durante la cual se ejecutan la alineación y el descenso para aterrizar.

.....

Trabajos aéreos.- Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc.

.....

Nota: eliminar las siguientes definiciones

Período de descanso reglamentario.-

Período de servicio.

Periodo de servicio de vuelo.-

Tipo de performance de comunicación requerida (tipo de RCP).

.....

- (b) **Abreviaturas.-** Para los propósitos de esta regulación, son de aplicación las siguientes abreviaturas:

.....

N	Newton
N1	Velocidad del compresor a baja presión (compresor de dos etapas); Velocidad de la soplante (compresor de tres etapas)
N2	Velocidad del compresor a alta presión (compresor de dos etapas); velocidad del compresor a velocidad intermedia (compresor de tres etapas)
N3	Velocidad del compresor a alta presión (compresor de tres etapas)

CAPÍTULO – B OPERACIONAL

PROGRAMAS Y SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

121.115 Programa de análisis de datos de vuelo

- (a) El explotador.....
- (b) El programa de análisis de datos de vuelo será no punitivo y contendrá salvaguardas adecuadas para proteger las fuentes de datos.

Nota: eliminar la sección

121.120 Sistema de documentos de seguridad de vuelo

.....

121.255 Seguimiento de aeronaves

A partir del 8 de noviembre de 2018:

- (a) El explotador establecerá una capacidad de seguimiento de aeronaves para llevar a cabo el seguimiento de los aviones en toda su área de operaciones.

- (b) El explotador seguirá la posición de los aviones cada 15 minutos como ~~mínimo para las~~ porciones de las operaciones de vuelo que se prevé ejecutar en área oceánicas en las condiciones siguientes:
- (1) El avión tiene una masa máxima certificada de despegue de más de 45.500 kg y una capacidad de asientos superior a 19; y
 - (2) La dependencia ATS obtiene información sobre la posición del avión a intervalo de más de 15 minutos.
- (c) No obstante las disposiciones del párrafo (b), la AAC puede, basándose en los resultados de un proceso aprobado de evaluación de riesgos implantado por el explotador, permitir variaciones en los intervalos de notificación automatizada. El proceso demostrará la forma de manejar los riesgos que resulten de esas variaciones y, como mínimo, incluirá lo siguiente:
- (1) Capacidad de los sistemas y procesos de control operacional del explotador, incluidos aquellos para contactar a las dependencias ATS;
 - (2) Capacidad general del avión y sus sistemas;
 - (3) Medios disponibles para determinar la posición del avión y comunicarse con él;
 - (4) Frecuencia y duración de las lagunas en la notificación automatizada;
 - (5) Consecuencias de factores humanos que resultan de cambios en los procedimientos de la tripulación de vuelo; y
 - (6) Medidas de mitigación específicas y procedimientos de contingencia.
- (d) El explotador establecerá procedimientos, aprobados por la AAC, para conservar los datos de seguimiento de las aeronaves que ayuden a los SAR determinar la última posición conocida de las aeronaves.

.....

121.350 Sistema de seguimiento de vuelo: Requisitos

- (a) El explotador que utiliza un sistema de seguimiento de vuelo debe demostrar que el sistema adoptado tiene:
- (1) Equipos y personal adecuado para proveer información necesaria durante la iniciación y la conducción segura de cada vuelo:
 - (i) A la tripulación de vuelo de cada avión; y
 - (ii) A las personas designadas por el explotador para realizar las funciones de control operacional;
 - (2) Medios de comunicación privado o público (tales como teléfono, o radio) para supervisar el progreso de cada vuelo con respecto a su salida y arribo, incluyendo paradas intermedias, desviaciones y demoras mecánicas o de mantenimiento ocasionadas en las salidas y arribos.
- (b) El explotador demostrará que el personal requerido y designado para realizar las funciones de control operacional, son capaces de realizar sus deberes asignados.

.....

121. 410 Preparación de manuales

- (a) El explotador establecerá un sistema de documentos de seguridad de vuelo para uso y guía del personal de operaciones
- (b) En este sistema se recopilará y organizará la información necesaria para las operaciones en tierra y de vuelo, que incluirá, como mínimo, el manual de operaciones (OM) y el manual de control de mantenimiento (MCM) del explotador.
- (c) El formato y contenido de los documentos de seguridad de vuelo deberá ser aceptable para la AAC.
- (d) El explotador mantendrá vigente el manual de operaciones y proporcionará a la AAC, en los plazos previstos, un ejemplar para someterlo a revisión, aceptación y donde se requiera, a aprobación.
- (e) El explotador incorporará en el manual de operaciones, todo texto que la AAC considere obligatorio.
- (f) Las disposiciones del manual de operaciones son de cumplimiento obligatorio para el personal de operaciones de vuelo y de tierra del explotador, aún en aquellas partes cuyo contenido sea más restrictivo que la reglamentación.
- (g) En el diseño de los manuales a los que se refiere el párrafo (a) se observarán los principios relativos a factores humanos.
- (h) El manual de operaciones:.....
- (i) Los requisitos relativos a la preparación del manual de control de mantenimiento figuran en la Sección 121.1130 del Capítulo I de este Reglamento.

.....

121.435 Manual de vuelo de la aeronave

- (a) El explotador debe:.....
- (b) En cada avión.....
- (c) Si el Explotador.....
- (d) El AFM se actualizará efectuando los cambios que el Estado de matrícula haya hecho obligatorios.

.....

121.525 Limitaciones de aviones: Tipo de ruta

- a) Ningún explotador puede operar un avión terrestre en operaciones EDTO a menos que esté certificado o aprobado para amaraje forzoso según los requerimientos del la RDAC 21.
 - b) La AAC no autorizará la operación de aviones con motores alternativos en vuelos con puntos a más de 60 minutos hasta un aeródromo de alternativa en ruta, teniendo en cuenta condiciones ISA y de aire en calma a la velocidad de crucero con un motor inactivo.
-

121.605 Aplicación

(a) Para determinar la aplicación de los requisitos de este capítulo, se establecen:

- (1) Las Secciones 121.615 a 121.650 cuando se operen aviones propulsados por motores alternativos.
- (2) Las Secciones 121.655 a 121.685 cuando se operen aviones propulsados por motores a turbina.

121.610 Generalidades

- (a) El avión.....
- (b) No se iniciará ningún vuelo, ni se continuará un vuelo desde el punto de nueva planificación, a menos que la información de performance contenida en el manual de vuelo, complementada, cuando sea necesario, en forma conveniente con otros datos aceptables para la AAC, indique que pueden cumplirse los requisitos aplicables de este capítulo.
- (c) Al aplicar las reglas de este capítulo, el explotador tendrá en cuenta todos los factores que afecten de modo significativo a la performance del avión, tales como:
 - (1) El peso (masa) del avión a;
 - (2) Los procedimientos operacionales;
 - (3) La configuración del avión;
 - (4) La operación de sistemas que tengan efecto en la performance;
 - (5) La altitud de presión apropiada a la elevación del aeródromo;
 - (6) La temperatura ambiente en el aeródromo;
 - (7) El viento, incluyendo no más del cincuenta por ciento (50%) de la componente de viento de frente o no menos del ciento cincuenta por ciento (150%) de la componente de viento de cola en la dirección del despegue y aterrizaje; y
 - (8) La pendiente de la pista;
 - (9) Tipo de la superficie de la pista;
 - (10) las condiciones de la superficie de la pista a la hora prevista de utilización, es decir presencia de nieve, fango, agua, hielo o una combinación de estos elementos para aviones terrestres, y condiciones de superficie del agua para hidroaviones; y
 - (11) la pérdida, si se produce, de longitud de pista por la alineación del avión antes del despegue;
- (d) Respecto al Párrafo (c) de esta sección, el explotador considerará tales factores directamente como parámetros de utilización o indirectamente por medio de tolerancias o márgenes que pueden indicarse en los datos de performance.

(1) Al aplicar tales factores, deberán considerarse los factores operacionales ya incorporados a los datos del manual de vuelo para evitar duplicar la aplicación de los factores.

- (e) En ningún caso, el peso (masa) del avión al comenzar el despegue o a la hora prevista de aterrizaje en el aeródromo en que se pretende aterrizar y en cualquier otro de alternativa, excederá de los pesos (masas) máximos pertinentes para los que se haya demostrado el cumplimiento de las normas aplicables de homologación en cuanto al ruido contenidas en el Anexo 16, Volumen I, a no ser que, la autoridad competente del Estado en el cual se encuentra situado el aeródromo, autorice de otra manera.
- (f) Cuando no se pueda verificar el pleno cumplimiento de los requisitos de este capítulo, debido a características específicas de diseño (por ejemplo aviones supersónicos o hidroaviones), la AAC podrá aprobar requisitos de performance diferentes que aseguren un nivel de seguridad equivalente al de las secciones de este capítulo.

Nota. – Para facilitar la lectura de los usuarios, la mayoría de las cifras utilizadas en metros han sido redondeadas y no corresponden a sus valores exactos.

121.615 Aviones propulsados por motores alternativos: Limitaciones de peso (masa)

(a) Ninguna persona puede:

- (1) Despegar.....
- (2) Despegar.....
- (3) Especificar.....;
- (4) Despegar un avión a un peso (masa) mayor que el peso (masa) máximo autorizado de despegue para la altitud de presión apropiada a la elevación y la temperatura ambiente del aeródromo; o
- (5) Despegar un avión, si su peso (masa), al llegar al aeródromo de destino o cualquier otro de alternativa, será mayor que el peso (masa) máximo autorizado de aterrizaje, corregido para la altitud de presión apropiada a la elevación y la temperatura ambiente de ese aeródromo, considerando el consumo normal de combustible y aceite en ruta.

.....

121.810 Requerimientos de equipos e instrumentos para la operación

(a) Se deben instalar.....

(b) Todos los instrumentos y equipos requeridos deben estar aceptados o aprobados por el Estado de matrícula, incluyendo su instalación, en conformidad con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad.

(c) El explotador debe

.....

121.850 Sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS)

- (a) Todos los aviones con motores de turbina, estarán equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que tenga una función de predicción de riesgos del terreno (EGPWS/TAWS).
- (b) Todos los aviones con motores a turbina con un peso (masa) certificado de despegue superior a 15 000 kg o autorizados a transportar más de treinta (30) pasajeros, deben estar equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que tenga una función de predicción de riesgos del terreno (EGPWS/TAWS).
- (c) El sistema de advertencia
- (d) El sistema de advertencia de la proximidad
.....

121.906 Recuperación de los datos de los registradores de vuelo

- (a) Todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg autorizada para transportar a más de 19 pasajeros, cuya solicitud de certificación de tipo se haya presentado a un Estado contratante el 1 de enero de 2021, o a partir de esa fecha, estarán equipados con un medio aprobado por el Estado del explotador para recuperar los datos de los registradores de vuelo y presentarlos oportunamente.
- (b) Al aprobar el medio utilizado para presentar oportunamente los datos de los registradores de vuelo, el Estado del explotador tendrá en cuenta lo siguiente:
 - (1) Las capacidades del explotador;
 - (2) La capacidad global del avión y sus sistemas certificados por el Estado de diseño;
 - (3) La fiabilidad de los medios para recuperar los canales apropiados de los CVR y los datos apropiados de los FDR; y
 - (4) Las medidas específicas de atenuación.

121.945 Extintores de incendio portátiles

- (a) Para operar.....
 - (7) Todo agente que se utilice en los extintores de incendios incorporados en los receptáculos destinados a desechar toallas, papel o residuos en los lavabos de un avión cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 31 de diciembre de 2011 o después y todo agente extintor empleado en los extintores de incendios portátiles de un avión cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 31 de diciembre de 2018 o después:
 - (A) Cumplirá los requisitos mínimos de performance del Estado de matrícula que se apliquen; y
 - (B) No será de un tipo enumerado en el Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono de 1987, que figura en el Anexo A, Grupo II, del Manual del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono, Octava edición.

121.965 Equipos para todos los aviones que vuelen sobre agua

(a) *Hidroaviones.*- Los hidroaviones.....

(b) *Aviones terrestres.*- Los aviones terrestres deben estar equipados, para cada persona que vaya a bordo, con un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo:

- (1) Cuando vuele sobre agua a una distancia mayor de 50 NM de la costa;
- (2) Cuando vuelen en ruta sobre el agua a una distancia de la costa superior a la de planeo; y,
- (3) Cuando despegue o aterrice en.....

121.970 Transmisor de localización de emergencia (ELT)

(a) Salvo lo previsto

(b) Todos los aviones autorizados para transportar más de 19 pasajeros, cuyo certificado individual de aeronavegabilidad se expida por primera vez después del 1 de de julio del 2008, llevarán:

- (1) Por lo menos dos ELT, uno de los cuales será automático; o
- (2) Por lo menos un ELT y una capacidad que satisfaga los requisitos de 121.971

Nota.— En los casos en que se satisfagan los requisitos de 121.971 mediante otro sistema, no se requiere un ELT automático.

(c) Salvo lo previsto

(d) Todos los aviones.....

(e) Todos los aviones que.....

(f) El equipo ELT que se.....

(g) Para minimizar la posibilidad.....

(h) Las baterías usadas.....

(i) (La fecha de expiración.....

121.971 Localización de un avión en peligro

(a) Todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2021, o a partir de esa fecha, cuando se encuentren en peligro, transmitirán de forma autónoma información a partir de la cual el explotador pueda determinar su posición por lo menos una vez por minuto, de conformidad con el Apéndice T.

(b) El explotador pondrá a disposición de las organizaciones competentes la información relativa a la posición de un vuelo en peligro, según lo establecido por la AAC.

121.990 Equipos de comunicaciones

(a) El avión.....

(b) Para operaciones en las que se requiere que el equipo

- (1) Estará dotado de equipos de comunicaciones que le permita funcionar de acuerdo con la especificación o especificaciones de RCP prescritas;
- (2) Contará con la información.....
- (3) Contará con la información relacionada

(c) Con respecto a las operaciones.....

- (d) En relación con los aviones mencionados en el párrafo (b) de esta sección, la AAC se asegurará de que existan disposiciones apropiadas para:

- (1) Recibir los informes de la performance de comunicación observada emitidos en el marco de los programas de vigilancia establecidos de conformidad con el Reglamento 211, Capítulo 3, 3.3.5.2; y
- (2) Tomar medidas correctivas.....

121.995 Equipos de navegación

- (a) El explotador no debe operar un avión

- (b) En las operaciones.....

- (1) El avión, además de los requisitos del Párrafo (a) de esta sección:
 - (i) Estará dotado de equipo de navegación que le permita funcionar de conformidad con las especificaciones para la navegación prescritas;
 - (ii) Contará con.....
 - (iii) Contará con la información.....
- (2) La AAC se asegurará de que, para las operaciones.....
 - (i) Procedimientos.....
 - (ii) Requisitos.....
 - (iii) Un programa.....
 - (iv) Procedimientos.....
- (3) El explotador por su parte, deberá estar autorizado por la AAC de su Estado para realizar las operaciones en cuestión.
- (4) La AAC emitirá una aprobación.....

- (c) Para los vuelos en partes definidas.....

- (d) Para los vuelos en partes definidas.....

- (e) El avión debe estar suficientemente.....

- (f) Para los vuelos que se proyecte.....

- (g) El Explotador que cuenta con autorización RVSM.....

.....

121.997 Equipo de vigilancia

.....

- (a) Se dotará a los aviones de equipo de vigilancia.....

- (d) Con respecto a los aviones mencionados en el inciso (b), el Estado del explotador se asegurará de que existan disposiciones apropiadas para:

- (1) Recibir los informes de la performance de vigilancia observada emitidos en el marco de los programas de vigilancia establecidos de conformidad con el Reglamento 211, Capítulo 3, 3.3.5.2; y
- (2) Tomar medidas correctivas inmediatas.....

121.1110 Responsabilidad de la aeronavegabilidad

- (a) Cada explotador es responsable de la aeronavegabilidad de sus aeronaves y debe asegurarse:
 - (1) Que cada
 - (2) Que se corrija
 - (3) Que el mantenimiento sea ejecutado por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) de acuerdo a la RDAC 145.
 - (4) Que se ejecute el mantenimiento a sus aeronaves en conformidad con el correspondiente programa de mantenimiento aprobado por la AAC del Estado de matrícula, el manual de control de mantenimiento (MCM).....
- (5) El cumplimiento del.....
- (6) El cumplimiento de las directrices.....
- (7) Obtener y evaluar la información relativa.....
- (7) Obtener y evaluar la información relativa.....

121.1115 Programa de mantenimiento

- (a) El explotador debe:.....
 - (1) Las tareas de mantenimiento;.....
 - (2) Un programa de mantenimiento.....
 - (3) Procedimientos para cambiar.....
 - (4) Una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;
 - (5) Cuando corresponda descripciones del programa de, confiabilidad y monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores de la aeronave y;
 - (6) Procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII).
 - (7) Requisitos especiales de mantenimiento.....
- (b) El Programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por la AAC del Estado de diseño.
- (c) El programa de mantenimiento.....
- (d) El explotador en el diseño y aplicación de su programa de mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos-
- (e) Se debe enviar copia de todas.....

121.1120 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento.

El explotador debe establecer y mantener un sistema de análisis y vigilancia continua de la ejecución y la eficacia de su programa de mantenimiento, para la corrección de cualquier deficiencia en dicho programa.

121.1125 Gestión de la aeronavegabilidad continua

- (a) El explotador debe disponer de un departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua con el fin de efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la Sección 121.1110.
- (b) Controlar y evaluar la experiencia en mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad continua y demás requisitos establecidos en este capítulo.
- (c) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador debe disponer de oficinas aceptables así como medios suficientes y apropiados, en lugares adecuados, para el personal que se especifica en el Párrafo (d) de esta sección.
- (d) El director o responsable de mantenimiento del explotador debe nombrar a un responsable de la gestión y supervisión de las actividades de la aeronavegabilidad continua.
- (e) El departamento de gestión.....
- (f) El responsable de la gestión.....
- (g) El explotador a través de su departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua debe:
 - (1) Definir y supervisar.....
 - (2) Garantizar que solamente.....
 - (3) Garantizar que todo el mantenimiento
 - (4) Garantizar que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean aplicables a sus aeronaves y componentes de aeronaves emitidas por el Estado de diseño y/o de matrícula, evaluando la información recibida y tomando las medidas necesarias para su cumplimiento;
 - (5) Garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una organización de mantenimiento debidamente aprobada y habilitada según la RDAC 145 para el servicio requerido, o por el propio explotador para las tareas que hayan sido aprobadas por la AAC.
 - (6) Controlar el cumplimiento del programa de mantenimiento;
 - (7) Controlar el reemplazo de componentes de aeronaves con vida limitada;
- (g) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad
- (h) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad

121.1130 Manual de control de mantenimiento (MCM)

- (a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para uso y orientación del personal de gestión de la aeronavegabilidad continua del explotador y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice S del presente reglamento.

- (b) El manual de control de mantenimiento del explotador debe ser aceptable para la AAC
- (c) Cada explotador debe proveer a la AAC
- (d) El explotador debe enviar
- (e) El manual de control de mantenimiento.....

.....

121.1135 Sistema de registros de la aeronavegabilidad continua de las aeronaves

- (a) El departamento.....
 - (1) El tiempo
 - (2) El tiempo
 - (3) Estado actualizado del cumplimiento de cada Directriz de aeronavegabilidad aplicable a cada aeronave y componente de aeronave, en donde se indique el método de cumplimiento, el número de Directriz de aeronavegabilidad. Si la Directriz de aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha de cuando la próxima acción es requerida;
 - (4) Registros y datos de mantenimiento.....
 - (5) Estado actualizado.....
 - (6) Cada certificación.....
 - (7) Registros detallados de los trabajos.....
 - (8) Un registro técnico de vuelo
 - (9) Registros actualizados de los parámetros.....
- (b) Los registros indicados en los Párrafos.....
- (c) El explotador debe garantizar que.....
- (d) El explotador debe asegurarse.....

.....

121.1145 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM)

Un explotador no debe operar una aeronave después de la realización de cualquier mantenimiento, si no se ha realizado conforme a la RDAC 43.300 y se ha emitido un CCM por una OMA según la RDAC 145.330.

.....

121.1150 Informe de la condición de la aeronavegabilidad

- (a) El explotador debe preparar un informe.....
- (b) El informe indicado en el párrafo (a) de esta sección debe ser presentado en el plazo, formato y contenido establecido por la AAC del Estado de matrícula o por el Estado del explotador cuando se requiera.

(c) Para preparar el informe requerido en el párrafo (a) de ésta sección el departamento de gestión.....

(d) El explotador no debe operar.....

.....

121.1160 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos

(a) El explotador debe informar a la AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizado por él.

(b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.

(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión.

.....

121.1795 Relevo en vuelo de los miembros de la tripulación de vuelo

(a) El explotador establecerá en el manual

(b) Cuando se limite las atribuciones para actuar

(c) Un miembro de la tripulación de vuelo puede

(d) El piloto al mando podrá delegar la realización

(e) Los requisitos mínimos para que un piloto de relevo en crucero pueda relevar a un piloto al mando son:

(1) Licencia PTLA válida;

(2) Instrucción inicial o de transición y las verificaciones correspondientes como piloto al mando o copiloto (incluyendo Instrucción de habilitación de tipo para el PIC);

(3) Entrenamiento y verificaciones periódicas; y,

(4) Calificación en ruta.

(f) Un piloto de relevo en crucero que esté calificado

(g) Un piloto que ejerce las funciones de copiloto

(h) Un mecánico de a bordo puede ser relevado

.....

121.2215 Responsabilidad del control operacional: Operaciones regulares domésticas e internacionales

- (a) Cada explotador.....
- (b) La responsabilidad del control operacional.....
- (c) El piloto al mando y el DV son de manera conjunta responsables del planeamiento previo al vuelo, demora y del despacho del vuelo en cumplimiento con esta regulación y con los procedimientos contenidos en su manual de operaciones.-
- (d) El DV será responsable por:
 - (1) Ayudar al piloto al mando en la preparación del vuelo y proporcionar la información pertinente;
 - (2) Ayudar al piloto al mando en la preparación del plan operacional de vuelo y del plan de vuelo ATS, firmar, cuando corresponda, y presentar el plan de vuelo ATS a la dependencia ATS apropiada;
 - (3) Suministrar al piloto al mando, durante el vuelo, por los medios adecuados, la información necesaria para realizar el vuelo con seguridad.
 - (4) El monitoreo del progreso de cada vuelo;
 - (5) La cancelación o redespacho del vuelo si, en su opinión o en la opinión del piloto al mando, el vuelo no puede operar o continuar la operación con seguridad, según lo planificado o autorizado.
 - (6) Notificar a la dependencia ATS pertinente cuando la posición del avión no puede determinarse mediante una capacidad de seguimiento de aeronaves y los intentos de establecer comunicación no tienen éxito.
- (e) El piloto al mando:
- (f) Ningún piloto puede.....

121.2220 Responsabilidades del control operacional: Operaciones no regulares

- (a) Cada explotador.....
- (b) El piloto al mando y el director de operaciones son en forma conjunta responsables por la iniciación, continuación, desviación y terminación de un vuelo de acuerdo con esta regulación y con los procedimientos contenidos en su manual de operaciones.
- (c) El director de operaciones.....
- (d) El director de operaciones es responsable.....
- (e) El piloto al mando:
 - (1) Durante.....
 - (2) Tiene el control.....
 - (3) Es responsable de la planificación previa al vuelo y de la operación del vuelo en cumplimiento con esta regulación y con los procedimientos contenidos en su manual de operaciones.
- (f) Ningún piloto.....

121.2260 Miembros de la tripulación de vuelo en los puestos de servicio

- (a) Durante las fases.....
- (b) Todos los miembros de la tripulación mantendrán abrochados sus cinturones de seguridad mientras estén en sus puestos.
- (c) En ruta, todos los miembros
- (d) Durante las fases de despegue y aterrizaje, cualquier otro miembro de la tripulación de vuelo que no ocupe un asiento de piloto, mantendrá abrochado su arnés de seguridad, salvo que los tirantes le impida desempeñar sus obligaciones, en cuyo caso los tirantes pueden aflojarse, aunque el cinturón de seguridad debe quedar ajustado.

.....

121.2295 Cumplimiento con rutas y limitaciones aprobadas: Operaciones regulares domésticas e internacionales

- (a) Ningún piloto puede operar un avión en operaciones regulares domésticas e internacionales:
 - (1) Sobre cualquier ruta o segmento de ruta, salvo que estén aprobadas en el manual de operaciones; o
 - (2) Sin cumplir con las limitaciones

.....

121.2310 Notificación de condiciones peligrosas y de irregularidades en las instalaciones de comunicaciones y de navegación

- (a) Cada vez que un piloto
- (b) El piloto al mando comunicará lo más pronto posible a la estación aeronáutica correspondiente, las condiciones peligrosas de vuelo que se encuentren y que no sean las relacionadas con condiciones meteorológicas. Los informes así emitidos darán los detalles que sean pertinentes para la seguridad de otras aeronaves.
- (c) La estación de tierra

121.2325 Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos meteorológicos para aterrizaje IFR

Ningún piloto puede realizar una aproximación por instrumentos en un aeródromo, salvo que la aproximación sea realizada de acuerdo con los procedimientos de aproximación por instrumentos y con los mínimos meteorológicos para aterrizaje IFR, aprobados por la AAC del Estado en que esté situado el aeródromo y autorizados en el manual de operaciones del explotador.

Nota 1.- En los PANS-OPS, Volumen I,

.....

121.2340 Instrucciones a los pasajeros

- (a) El explotador se asegurará de que en una emergencia durante el vuelo, ~~se instruya~~ a los pasajeros acerca de las medidas de emergencia apropiadas a las circunstancias.
- (b) El explotador se asegurará de que durante el despegue y el aterrizaje y siempre que, por razones de turbulencia o cualquier otra emergencia que ocurra durante el vuelo, se considere necesario, todos los pasajeros a bordo del avión estén sujetos en sus asientos por medio de los cinturones de seguridad o de tirantes de sujeción.
- (c) El explotador que todos los pasajeros sean aleccionados.....
- (d) El explotador llevará en cada avión.....
- (e) El explotador describirá en su manual de operaciones.....
- (f) Para los propósitos de esta sección.....
- (g) Las instrucciones referidas en esta sección, deben impartirse

121.2375 Altitudes mínimas para uso del piloto automático

- (a) *Operaciones en ruta.*- Excepto.....
- (b) *Aproximaciones.*- Cuando se utilice una instalación.....
- (c) No obstante lo establecido en los Párrafos (a) o (b) de esta sección, la AAC podrá autorizar el uso de un sistema de guía de control de vuelo aprobado con capacidad automática para aterrizar, en cualquier caso que:
- (d) *Despegues.*- No obstante lo establecido en el Párrafo (a) de ésta sección, la AAC podrá autorizar el uso de

121.2415 Utilización de aeródromos certificados o aprobados

Salvo que estén específicamente autorizado por la AAC, ningún explotador y ningún piloto por él empleado, que operan un avión en operaciones regulares bajo este reglamento, pueden utilizar un aeródromo de destino, incluyendo los aeródromos de alternativa, a menos que sea un aeródromo certificado o aprobado por la AAC del Estado del aeródromo para operaciones comerciales.

121.2560 Despacho y liberación de vuelo según VFR

Ninguna persona puede despachar o liberar un avión para una operación VFR, a no ser que los últimos informes meteorológicos, o una combinación de los mismos y de los pronósticos, indiquen que las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta, o en aquella parte de la ruta por la cual vaya a volarse con las reglas VFR, serán tales en el momento oportuno, que permitan dar cumplimiento a dichas reglas.

121.2565 Reservado

.....

121.2570 Despacho o liberación de vuelo en operaciones prolongadas sobre el agua.

- (a) Todo explotador, debe conducir las operaciones sobre grandes extensiones de agua según IFR, salvo que demuestre, de modo aceptable para la AAC, que el vuelo IFR no es necesario para la seguridad.
- (b) El DV o, la persona designada por el explotador
- (c) Cada autorización para conducir operaciones sobre

121.2575 Aeródromo de alternativa de posdespegue

- (a) Se seleccionará un aeródromo de alternativa posdespegue y se especificará en el despacho o liberación de vuelo y en el plan operacional de vuelo si las condiciones meteorológicas del aeródromo de salida están por debajo de los mínimos de aterrizaje de aeródromo establecidos por el explotador para esa operación, o si no fuera posible regresar al aeródromo de salida por otras razones.
- (b) El aeródromo de alternativa posdespegue estará situado a los tiempos de vuelo siguientes del aeródromo de salida:
 - (1) **Aviones con dos motores.-** Una hora de tiempo de vuelo a la velocidad de crucero con un motor inactivo, determinada a partir del manual de operación de la aeronave, calculada en condiciones ISA y de aire en calma utilizando la masa de despegue real; o
 - (2) **Aviones con tres o más motores.-** Dos horas de tiempo de vuelo a la velocidad de crucero con todos los motores en marcha, determinadas a partir del manual de operación de la aeronave, calculada en condiciones ISA y de aire en calma utilizando la masa de despegue real; o
 - (3) Para los aviones que se utilizan en operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO), cuando no está disponible ningún aeródromo de alternativa que cumpla los criterios de distancia de (b)(1) ó (b)(2), el primer aeródromo de alternativa disponible situado dentro de la distancia equivalente al tiempo de desviación máximo aprobado del explotador considerando la masa de despegue real.
- (c) Para que un aeródromo sea seleccionado como de alternativa posdespegue, la información disponible indicará que, en el período previsto de utilización, las condiciones corresponderán o estarán por encima de los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el explotador para la operación de que se trate.

121.2580 Aeródromo de alternativa en ruta

- (a) Ninguna persona puede despachar o liberar un avión para un vuelo de más de 60 minutos de aviones con motores de turbina hasta un aeródromo de alternativa en ruta, salvo que suficientes aeródromos de alternativa en ruta sean seleccionados y estén listados en el despacho o liberación de vuelo, plan operacional de vuelo y plan de vuelo ATS, de tal manera que se cumpla los requisitos de 121.2581(a)(1).

- (b) Ninguna persona puede despachar o liberar un avión para un vuelo EDTO salvo que suficientes aeródromos de alternativa EDTO sean seleccionados y estén listados en el despacho o liberación de vuelo, plan operacional de vuelo y plan de vuelo ATS, de tal manera que el avión permanezca dentro del máximo tiempo de desviación EDTO autorizado. Al seleccionar los aeródromos de alternativa EDTO, el explotador debe considerar todos los aeródromos adecuados dentro del tiempo de desviación EDTO para el vuelo que cumple los requisitos de este capítulo.
- (c) A los fines de EDTO, los aeródromos de despegue y de destino pueden considerarse como aeródromos de alternativa en ruta.
- (d) Ninguna persona puede listar un aeródromo como un aeródromo de alternativa EDTO en un despacho o liberación de vuelo salvo que, cuando el aeródromo pueda ser utilizado (desde el tiempo de utilización más anticipado hasta el último tiempo de utilización posible):
- (1) los informes o pronósticos meteorológicos apropiados, o una combinación de ellos, indican que las condiciones meteorológicas estarán en o sobre los mínimos de aeródromo de alternativa EDTO, especificados en el manual de operaciones del explotador; y
 - (2) los informes de condición del aeródromo indican que un aterrizaje seguro puede ser realizado.
- (e) Ninguna persona puede listar un aeródromo como un aeródromo de alternativa EDTO en el despacho o liberación de vuelo, salvo que el aeródromo cumpla con los requisitos de protección al público establecidos en las Secciones 121.225 (a) (3) (i) (B) y 121.325 (c)(1)(ii).

121.2581 Requisitos para los vuelos de más de 60 minutos de aviones con motores de turbina hasta un aeródromo de alternativa en ruta, comprendidas las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).

- (a) *Requisitos para los vuelos de más de 60 minutos, desde un punto en una ruta hasta un aeródromo de alternativa en ruta, se asegurará de que:*
- (1) *Los explotadores que realicen vuelos de más de 60 minutos, desde un punto en una ruta hasta un aeródromo de alternativa en ruta, se asegurarán de que:*
 - (i) *Para todos los aviones:*
 - (A) *Se identifiquen los aeródromos de alternativa en ruta; y,*
 - (B) *Se proporcione a la tripulación de vuelo la información más reciente sobre los aeródromos de alternativa en ruta identificados, incluyendo la situación operacional y las condiciones meteorológicas;*
 - (ii) *Para los aviones con dos motores de turbina, en la información más reciente proporcionada a la tripulación de vuelo se indique que las condiciones en los aeródromos de alternativa en ruta identificados corresponderán o serán superiores a los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el explotador para el vuelo a la hora prevista de su utilización.*
 - (2) *Además de los requisitos del párrafo (a)(1) de esta sección, todos los explotadores se asegurarán de que se tome en cuenta lo que se indica a*

continuación y se proporcione el nivel general de seguridad operacional previsto en las disposiciones del Anexo 6, Parte I:

- (i) Control de operaciones y procedimientos de despacho de los vuelos;
- (ii) Procedimientos operacionales; y,
- (iii) Programas de instrucción.

(b) *Requisitos para operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO)*

- (1) Salvo que la AAC haya aprobado de manera específica la operación, ningún avión con dos o más motores de turbina realizará operaciones, en una ruta en la que el tiempo de desviación desde un punto en la ruta, calculado en condiciones ISA y de aire en calma a la velocidad de crucero con un motor inactivo para aviones con dos motores de turbina y a la velocidad de crucero con todos los motores en marcha para los aviones con aeródromo de alternativa en ruta, exceda del umbral de tiempo establecido por dicha AAC para tales operaciones.

Nota 1- Cuando el tiempo de desviación es superior al umbral de tiempo, se considera que la operación es una operación con tiempo de desviación extendido (EDTO).

- (2) El tiempo de desviación máximo, para el explotador de un tipo de avión en particular que realiza operaciones con tiempo de desviación extendido, será aprobado por la AAC.
- (3) Al aprobar el tiempo de desviación máximo apropiado para un explotador de un tipo de avión en particular que realiza operaciones con tiempo de desviación extendido, la AAC se asegurará de que:
- (i) Para todos los aviones, no se sobrepase la limitación de tiempo más restrictiva de un sistema significativo para EDTO, si corresponde, indicada en el Manual de vuelo del avión (directamente o por referencia) y correspondiente a esa operación en particular; y,
 - (ii) Para los aviones con dos motores de turbina, el avión tenga certificación para EDTO.

Nota 1.- Es posible que, en algunos documentos, al referirse a EDTO diga ETOPS.

- (4) No obstante lo dispuesto en el párrafo (c)(1) de esta sección, la AAC, basándose en los resultados de una evaluación de riesgos de seguridad operacional específica realizada por el explotador mediante la cual se demuestre cómo se mantendrá un nivel de seguridad operacional equivalente, podrá aprobar los vuelos que superan los límites de tiempo del sistema con mayor limitación de tiempo. La evaluación de riesgos de seguridad operacional específica incluirá, como mínimo, lo siguiente:

- (i) Capacidades del explotador;
- (ii) Fiabilidad global del avión;
- (iii) Fiabilidad de cada sistema con límite de tiempo;
- (iv) Información pertinente del fabricante del avión; y
- (v) Medidas de mitigación específicas.

- (5) Para los aviones que se utilizan en EDTO, el combustible adicional que se requiere en 121.2645 (c) (6) (ii) incluirá el combustible necesario para cumplir con la situación de combustible crítico para EDTO según lo establecido por la AAC.

- (6) No se proseguirá con un vuelo más allá del punto de entrada EDTO a menos que se cumplan los requisitos de la Sección 121.2625 (e).

- (7) Al aprobar el tiempo de desviación máximo para aviones con dos motores de turbina, la AAC se asegurará de que se tome en cuenta lo siguiente para proporcionar el nivel general de seguridad operacional previsto en las disposiciones del Anexo 8:
- (i) Fiabilidad del sistema de propulsión;
 - (ii) Certificado de aeronavegabilidad para EDTO del tipo de avión; y,
 - (iii) Programa de mantenimiento para EDTO.

Nota 1.- Es posible que, en algunos documentos, al referirse a EDTO diga ETOPS.

Nota 2.-En el Manual de aeronavegabilidad (Doc. 9760) figura orientación sobre el nivel de actuación y fiabilidad de los sistemas de avión previstos en (b) (2)(v), al igual que orientación sobre los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los requisitos de (b) (2)(v).

121.2585 Aeródromo de alternativa de destino.

- (a) Ninguna persona puede despachar un avión según IFR, salvo que seleccione y especifique al menos un aeródromo de alternativa de destino en el despacho o liberación de vuelo, plan operacional de vuelo y plan de vuelo ATS, a no ser que:
- (1) La duración del vuelo desde el aeródromo de salida, o desde el punto de nueva planificación en vuelo al aeródromo de destino sea tal que, teniendo en cuenta todas las condiciones meteorológicas y la información operacional relativa al vuelo, a la hora prevista de su utilización, exista certidumbre razonable de que:
 - (i) La aproximación y el aterrizaje pueden hacerse en condiciones meteorológicas de vuelo visual; y,
 - (ii) pueden utilizarse pistas distintas a la hora prevista de utilización del aeródromo de destino con una pista, como mínimo, destinada a un procedimiento de aproximación por instrumentos operacional; o
 - (2) El aeródromo sea un aeródromo aislado.....
- (b) En el despacho o liberación de vuelo, en el plan operacional

121.2590 Variaciones en los criterios de selección de aeródromos de alternativa

- (a) No obstante lo dispuesto en 121.2575, 121.2580, y 121.2585 para aquellos explotadores que hubieran completado de manera satisfactoria las cuatro fases de implantación del SMS de acuerdo con la Sección 121.110, la AAC basándose en los resultados de una evaluación de riesgos de seguridad operacional específica realizada por el explotador mediante la cual se demuestre cómo se mantendrá un nivel de seguridad operacional equivalente, podrá aprobar variaciones operacionales de los criterios de selección de aeródromos de alternativa. La evaluación de riesgos de seguridad operacional específica incluirá, como mínimo, lo siguiente:
- (1) Capacidades del explotador;
 - (2) Capacidad global del avión y sus sistemas;
 - (3) Tecnologías, capacidades e infraestructura del aeródromo disponible;
 - (4) Calidad y fiabilidad de la información meteorológica;
 - (5) Peligros y riesgos de seguridad operacional identificados en relación con cada variación de Aeródromo de alternativa; y,
 - (6) Medidas de mitigación específicas.

Nota.— En el Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible (FPFM) (Doc 9976) y el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859) se proporciona orientación para llevar a cabo una evaluación de riesgos de seguridad operacional y para determinar variaciones.

121.2595 Reservado

121.2600 Reservado

121.2605 Reservado

.....

121.2615 Instrumentos y equipos inoperativos

- (a) El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL),.....
 - (d) Los siguientes instrumentos y equipos pueden no ser incluidos en la MEL:
 - (1) Instrumentos y equipo.....
 - (4) No obstante lo establecido en los Párrafos (d) (1) y (d) (2) de esta sección, un avión con instrumentos y equipos inoperativos puede ser operado de acuerdo con un permiso de vuelo especial según la RDAC 21.
-

121.2620 Operación en condiciones de formación de hielo

- (a) El explotador no iniciará ningún vuelo
- (b) No se iniciará ningún vuelo que tenga que planificarse o que se prevea realizar en condiciones, conocidas o previstas, de formación de hielo en el avión en tierra, a no ser que se le haya inspeccionado para detectar la formación de hielo y, de ser necesario, se le haya dado tratamiento de deshielo o antihielo. La acumulación de hielo o de otros contaminantes naturales se eliminará a fin de mantener el avión en condiciones de aeronavegabilidad antes del despegue.
- (c) Ninguna persona puede despachar o liberar un avión
- (d) Ningún piloto puede despegar un avión cuando, nieve, escarcha o hielo se adhieren a las alas, superficie de control, hélices, entradas de los motores u otras superficies críticas del avión o cuando el despegue no cumpliría con el Párrafo (f) de esta sección. Los despegues con escarcha bajo las alas en las áreas de los tanques de combustible pueden ser autorizados por la AAC.
- (e) Excepto lo previsto en el Párrafo (f) de esta sección, ninguna persona puede despachar, liberar o despegar un avión cuando las condiciones meteorológicas son tales que se torna razonablemente previsible que la escarcha, hielo o nieve puedan adherirse al avión, salvo que, el explotador tenga un programa aprobado de deshielo y antihielo en tierra en su manual de operaciones. El programa aprobado de deshielo.....
- (f) Un explotador puede continuar operando según esta sección sin un programa requerido en el Párrafo (e) anterior, si incluye en su manual de operaciones un requerimiento que, toda vez que las condiciones son tales que se torna razonablemente previsible que la escarcha.....

121.2625 Despacho o liberación de vuelo original, redespacho o enmienda del despacho o de la liberación de vuelo

- (a) El explotador puede especificar
- (b) Ninguna persona puede despegar o continuar más allá del punto de nueva planificación en vuelo, a no ser que en el aeródromo de aterrizaje previsto o en cada aeródromo de alternativa que haya de seleccionarse de conformidad con 121.2575, 121.2580, 121.2585 y 121.2590, los informes meteorológicos vigentes o una combinación de los informes y pronósticos vigentes indiquen que las condiciones meteorológicas, a la hora prevista de su utilización, corresponderán o serán superiores a los mínimos de utilización de aeródromo establecidos en el manual de operaciones del explotador. Sin embargo, el despacho o liberación de vuelo pueden ser enmendados en ruta para incluir cualquier aeródromo de alternativa que se encuentre dentro del alcance del avión según lo especificado en la Sección 121.2645.
- (c) Para garantizar que se observe un margen adecuado de seguridad operacional al determinar si puede o no efectuarse una aproximación y aterrizaje de manera segura en cada aeródromo de alternativa, el explotador especificará valores incrementales apropiados, aceptables para la AAC para la altura de la base de las nubes y la visibilidad que se añadirán a los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por ese explotador.

Nota 1.— En el Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible (FPFM) (Doc 9976) se proporciona orientación sobre la selección de estos valores incrementales.

- (d) La AAC aprobará un margen de tiempo establecido por el explotador para la hora prevista de utilización de un aeródromo.

Nota 2. — En el Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible (FPFM) (Doc 9976) se proporciona orientación para establecer un margen apropiado de tiempo para la hora prevista de utilización de un aeródromo.

- (e) Ninguna persona puede permitir que un vuelo continúe más allá del punto de entrada EDTO, salvo que:
 - (1) Excepto lo previsto en el Párrafo (f) de esta sección, los pronósticos de cada aeródromo de alternativa EDTO, requeridos por la Sección 121.2580, indiquen que las condiciones meteorológicas serán iguales o superiores a los mínimos de operación para ese aeródromo que se encuentran especificados en el manual de operaciones del explotador y que no hay condiciones que puedan impedir una aproximación y un aterrizaje seguro, cuando dicho aeródromo podría ser utilizado; y,
 - (2) Todos los aeródromos de alternativa EDTO dentro
- (f) Si el Párrafo (e) (1) de esta sección no puede ser cumplido para un aeródromo específico, o si se identifican cualesquiera condiciones que pudieran impedir una aproximación y un aterrizaje seguros en un aeródromo específico para la hora prevista de utilización, el despacho o liberación de vuelo pueden ser enmendados para incluir un aeródromo de alternativa EDTO que se encuentre dentro del tiempo máximo de desviación EDTO el cual podría ser autorizado para ese vuelo, siempre que las condiciones meteorológicas estén en o sobre los mínimos de operación establecidos para los aeródromos de alternativa EDTO y que no haya condiciones que puedan impedir una aproximación y un aterrizaje seguro.

- (g) Antes del punto de entrada EDTO, el piloto.....
- (h) Ninguna persona puede cambiar el aeródromo de destino o de alternativa original que se encuentra especificado en el despacho o en la liberación de vuelo original a otro aeródromo mientras el avión está en ruta, salvo que el otro aeródromo esté autorizado para ese tipo de avión y los requisitos apropiados de los capítulos G y P de las RDAC sean cumplidos cuando se realice el redespacho o la enmienda de la liberación de vuelo.
- (i) Cada persona que enmienda un despacho o una liberación de vuelo en ruta debe registrar dicha enmienda.

121.2630 Reservado

.....

121.2640 Despegues de aeródromos no listados o de alternativa: Operaciones regulares domésticas e internacionales

- (a) Ningún piloto puede despegar un avión desde un aeródromo que no esté listado en el manual de operaciones, salvo que:
 - (1) El aeródromo y las instalaciones y servicios relacionados son adecuados para la operación del avión;.....
- (b) Ningún piloto puede despegar un avión desde un aeródromo de alternativa, salvo que las condiciones meteorológicas son al menos iguales a los mínimos establecidos en el manual de operaciones del explotador para los aeródromos de alternativa.

121.2645 Reservas de combustible: Todas las operaciones - Todos los aviones

- (a) Todo avión llevará una cantidad.....
- (b) La cantidad de combustible utilizable que debe llevar se basará,.....
- (c) El cálculo previo al vuelo del combustible utilizable incluirá:
 - (4) Combustible para alternativa de destino, que será:
 - (i) Cuando se requiere un aeródromo.....
 - (ii) Cuando se requieren dos aeródromos de alternativa de destino.....
 - (iii) Cuando se efectúa un vuelo sin aeródromo de alternativa de destino, de acuerdo a 121.2585 (a)(1), la cantidad de combustible que se necesita para que pueda volar durante 15 minutos a velocidad de espera a 450 m (1 500 ft) sobre la elevación del aeródromo de destino en condiciones normales; o
 - (iv) Cuando el aeródromo de aterrizaje.....
 - (5) Combustible de reserva final, que será la.....
- (d) Los aviones no despegarán ni continuarán.....
- (e) No obstante lo dispuesto en 121.2645.....
- (f) El uso del combustible después del inicio.....

121.2680 Mínimos meteorológicos para despegues y aterrizajes IFR: Todos los explotadores

- (a) No obstante cualquier autorización del ATC, ningún piloto puede iniciar un despegue en un avión según IFR, cuando las condiciones meteorológicas reportadas por una fuente aprobada por la AAC son menores que aquellas establecidas:
 - (1) En las cartas de procedimientos de despegue y salida IFR de cada aeródromo; o,
 - (2) En las manual de operaciones del explotador para ese vuelo.
- (b) No se continuará ningún vuelo hacia el aeródromo de aterrizaje previsto, a no ser que la última información disponible indique que, a la hora prevista de llegada, pueda efectuarse un aterrizaje en ese aeródromo, o por lo menos en un aeródromo de alternativa de destino, en cumplimiento de los mínimos de utilización establecidos para tal aeródromo de conformidad con 121.2725(a).
- (c) Excepto como está previsto en el Párrafo (e) de esta Sección, ningún piloto puede continuar una aproximación más allá de punto de referencia de aproximación final o cuando el punto de referencia de aproximación final no es utilizado, iniciar el segmento de aproximación final de un procedimiento de aproximación instrumental en:
 - (1) Cualquier aeródromo, a menos que una fuente de servicio de información meteorológica aprobada por la AAC, emita la información meteorológica para ese aeródromo; y
 - (2) Cualquier aeródromo en el cual una fuente aprobada de información meteorológica reporte que la visibilidad es igual o mayor que los mínimos de visibilidad prescritos para ese procedimiento.
- (d) Si un piloto ha iniciado el segmento
- (e) Un piloto puede iniciar un segmento.....
- (f) Para el propósito de esta sección.....
- (g) Cada piloto que realice un despegue, aproximación o aterrizaje en un aeródromo de otro Estado cumplirá con los procedimientos de aproximación instrumental y mínimos meteorológicos prescritos por la AAC que tiene jurisdicción en ese aeródromo.

121.2685 Mínimos meteorológicos para aterrizaje IFR: Restricciones del piloto al mando: Todos los explotadores

- (a) Si un piloto al mando de un avión no ha completado 100 horas como piloto al mando en operaciones bajo este capítulo en el tipo de avión que está operando, la MDA o DH y los mínimos de visibilidad para aterrizaje IFR establecidos en el manual de operaciones para aeródromos
- (b) Las 100 horas de experiencia como piloto.....
- (c) Los mínimos meteorológicos para Categoría.....

121.2695 Reglas de altitud de vuelo

- (a) Generalidades.- No obstante cualquier regla que se aplique fuera de cada Estado, ninguna persona puede operar una avión por debajo de los mínimos establecidos en

los Párrafos (b) y (c) de esta Sección, excepto cuando sea necesario para el despegue o aterrizaje o excepto cuando después de considerar las características del terreno, la calidad y cantidad de los servicios meteorológicos, las instalaciones y los servicios de navegación disponibles y otras condiciones de vuelo, la AAC prescribe otros mínimos para cualquier ruta o parte de esa ruta donde determina que se requieren otras altitudes para la conducción segura de los vuelos. Para los vuelos en el exterior, los mínimos establecidos en esta sección son de aplicación y deben ser utilizados, salvo que, mínimos más altos estén descritos en el manual de operaciones del explotador o por las autoridades de Estado extranjero donde el avión está operando;

- (b) Operaciones VFR diurnas.-
- (c) Operaciones VFR e IFR nocturnas.

.....
121.2855 Reservado

121.3010 Suministros médicos de primeros auxilios

- (a) El explotador no operará un avión para el
- (b) Cada ítem de los suministros médicos mencionados en esta sección debe:
 - (1) Ser inspeccionado regularmente de acuerdo con los períodos de inspección establecidos en el manual de operaciones.....
 - (2) Ser fácilmente accesible a la tripulación
 - (3) Estar claramente identificado y etiquetado
 - (4) Ser listado cuando sea transportado
 - (5) Estar marcado con la fecha de su última.....
- c) Para tratamientos de heridas, eventos.....

CAPÍTULO S Reservado

APÉNDICE – B
REGISTRADORES DE VUELO

e. Registrador de vuelo de desprendimiento automático (ADFR)

(1) Operación.-

(i) Los siguientes requisitos se aplicarán al ADFR:

(A) El desprendimiento tendrá lugar cuando la estructura del avión se haya deformado significativamente;

- (B) El desprendimiento tendrá lugar cuando el avión se hunda en el agua;
- (C) El ADFR no podrá desprenderse manualmente;
- (D) El ADFR deberá poder flotar en el agua;
- (E) El desprendimiento del ADFR no comprometerá la continuación del vuelo en condiciones de seguridad operacional;
- (F) El desprendimiento del ADFR no reducirá significativamente las probabilidades de supervivencia del registrador y de transmisión eficaz por su ELT;
- (G) El desprendimiento del ADFR no liberará más de una pieza;
- (H) Se alertará a la tripulación de vuelo cuando el ADFR ya se haya desprendido de la aeronave;
- (I) La tripulación de vuelo no dispondrá de medios para desactivar el desprendimiento del ADFR cuando la aeronave esté en vuelo;
- (J) El ADFR contendrá un ELT integrado, que se activará automáticamente durante la secuencia de desprendimiento. Dicho ELT puede ser de un tipo que sea activado en vuelo y proporcione información a partir de la cual puede determinarse la posición; y
- (K) El ELT integrado de un ADFR satisfará los mismos requisitos del ELT que debe instalarse en un avión. El ELT integrado tendrá, como mínimo, la misma performance que el ELT fijo para maximizar la detección de la señal transmitida

Nota 1.— Véase el Manual sobre localización de aeronaves en peligro y recuperación de los datos de los registradores de vuelo (Doc 10054) para más amplia información sobre ADFR.

Nota 2.— Si se utiliza dentro de un ADFR un ELT integrado de un tipo que se activa en vuelo, podría constituir un medio para satisfacer los requisitos de 121.971.

APÉNDICE H

SIMULACIÓN AVANZADA

- a. Este apéndice provee orientación acerca de la manera de llevar a cabo la instrucción de la tripulación de vuelo en simuladores avanzados de aviones. Este apéndice describe los requisitos del simulador y del sistema visual que deben ser cumplidos para obtener la aprobación de ciertos tipos de instrucción en el simulador. Los requisitos de este apéndice son adicionales a los requisitos de aprobación de simulador establecidos en la Sección 121.1545. Cada simulador que es utilizado bajo este apéndice debe ser aprobado como simulador Nivel B, C o D, como sea apropiado.
- b. Programa de instrucción de simulación avanzada.

Para que un explotador conduzca instrucción en simuladores de Nivel C o D bajo este apéndice, toda instrucción y verificaciones en simulador deben ser conducidas de acuerdo a un programa de instrucción de simulación avanzada, el cual es aprobado por la AAC para el explotador. Este programa también debe asegurar que todos los instructores e inspectores del explotador, utilizados

en la instrucción y verificación bajo este apéndice, se encuentren adecuadamente ~~establecidos~~ ^{establecidos} para proporcionar la instrucción requerida en el programa de instrucción aprobado. El programa de instrucción de simulación avanzada del explotador deberá incluir lo siguiente:

1. Los currículos de instrucción inicial, de transición, de promoción y periódica y, los procedimientos para el restablecimiento de la experiencia reciente en simulador de vuelo.
2. ¿Cómo el programa de instrucción integrará los simuladores de Nivel B, C y D con otros simuladores y dispositivos de instrucción para maximizar la instrucción general, verificación y funciones de certificación?
3. Documentación indicando que cada instructor e inspector del explotador ha servido por lo menos un año en ese puesto, en un programa aprobado del titular del certificado, o ha servido por lo menos un año como piloto al mando o copiloto en un avión del grupo en el cual ese piloto está instruyendo o verificando la competencia.
4. Un procedimiento para asegurar que cada instructor e inspector del explotador participa activamente como tripulante de vuelo, ya sea en un programa de vuelo de línea aprobado para operaciones regulares o en un programa de observación de línea aprobado en el mismo tipo de avión para el cual esa persona está instruyendo o evaluando.
5. Un procedimiento para asegurar que a cada instructor e inspector del explotador se le concede un mínimo de cuatro horas de instrucción cada año para familiarizarse con el programa de instrucción de simulación avanzada del explotador, o con los cambios a este programa, y para enfatizar sus roles respectivos en el programa. La instrucción para los instructores e inspectores del explotador debe incluir procedimientos y políticas de instrucción, técnicas y métodos de instrucción, operación de los controles del simulador (incluyendo los paneles de fallas y de medioambiente), limitaciones del simulador y equipo mínimo requerido para cada curso de instrucción.
6. Un programa especial de instrucción de vuelo orientada a las líneas aéreas (LOFT) para facilitar la transición del simulador al vuelo de línea. Este programa LOFT consiste de un mínimo de cuatro horas de curso de instrucción para cada tripulante de vuelo. Asimismo, contiene un mínimo de dos segmentos de vuelo representativos de la ruta del explotador. Uno de los segmentos de vuelo contiene procedimientos de operación estrictamente normales desde la maniobra de retroceso en un aeródromo hasta el arribo a otro aeródromo. El otro segmento de vuelo contiene instrucción en operaciones en vuelo no normales y de emergencia apropiadas.

c. Simulador Nivel B.

1. Instrucción y verificación permitida:
 - (i) Experiencia reciente (Sección 121.1740).
 - (ii) Despegues y aterrizajes nocturnos (RDAC 121, Apéndice E).
 - (iii) Aterrizajes en una verificación de la competencia sin cumplir los requisitos de aterrizaje en línea (Sección 121.1760).

d. Simulador Nivel C.

1. Instrucción y verificación permitida:
 - i. Instrucción de transición entre aviones del mismo grupo para piloto al mando y copiloto incluida la prueba de pericia correspondiente.

- ii. Prueba de pericia para la obtención de la licencia de Piloto de Línea Aérea (TLA), según la RDA 61.365.
- iii. Instrucción de promoción a piloto al mando y la prueba de pericia correspondiente cuando el piloto:
- A. Está previamente calificado como copiloto en el equipo al que se lo está promocionando;
 - B. Ha acumulado al menos con 500 horas de vuelo real como copiloto en un avión del mismo grupo; y
 - C. Se encuentra actualmente cumplimiento las funciones de copiloto en un avión del mismo grupo.
- iv. Instrucción inicial para postulantes a piloto al mando y la prueba de pericia correspondiente cuando el piloto:
- A. Se encuentra actualmente cumplimiento las funciones de copiloto en un avión del mismo grupo.
 - B. Ha acumulado al menos 2,500 horas de vuelo como copiloto en un avión del mismo grupo; y
 - C. Ha cumplido las funciones de copiloto en, al menos, dos aeronaves del mismo grupo.

Nota 1.- Los postulantes a una habilitación de piloto al mando que no cumplan con los requisitos de los sub-párrafos (f)(1)(iii) y (f)(1)(iv) deben realizar, durante su prueba de pericia, los eventos especificados como "En vuelo" del Apéndice F del 121 en avión vacío.

- v. Instrucción inicial y de promoción, y las pruebas de pericia correspondientes para postulantes a copilotos que cumplan con los siguientes requisitos de experiencia:
- A. 1500 horas totales de vuelo
 - B. 500 horas de travesía
 - C. 100 horas de vuelo nocturno
 - D. 75 horas de vuelo por instrumentos

Nota 2.- Los postulantes a una habilitación de copiloto que no cumplan con los requisitos de experiencia aeronáutica del sub-párrafo (v) deben realizar, durante su prueba de pericia, los eventos especificados como "En vuelo" del Apéndice F del 121 en avión vacío.

e. Simulador nivel D.-

1. Instrucción y verificación permitida:

- i. Salvo por lo indicado en el párrafo (ii) a continuación, toda la instrucción para pilotos y pruebas de pericia requeridas por este reglamento.
- ii. La verificación en línea requerida por la RDAC 121.1755, los requisitos de avión estático del Apéndice E de la RDAC 121 y la experiencia operacional a la que se refiere la RDAC 121.1725 deben realizarse en la aeronave.

APÉNDICE I Reservado

APÉNDICE J ORGANIZACIÓN Y CONTENIDO DEL MANUAL DE OPERACIONES

.....

A9-3 – PROCEDIMIENTOS DE VUELO

.....

A 9.3.1 Política para permitir vuelos bajo VFR, o requerir.....

A 9.3.30 Políticas y procedimientos relacionados con el uso de dispositivos electrónicos portátiles (PED) por parte de los pasajeros en las distintas fases del vuelo, incluyendo la especificación del tipo de dispositivos permitidos, las restricciones según las fases de vuelo y los medios para comunicar esta información a los pasajeros.

A 9.3.31 Detalles y procedimientos para aleccionar a los pasajeros.....

APENDICE – O Reservado

.....

APÉNDICE P

SISTEMAS DE ATERRIZAJE AUTOMÁTICO, VISUALIZADORES DE “CABEZA ALTA” (HUD), VISUALIZADORES EQUIVALENTES Y SISTEMAS DE VISION

.....

2. Sistemas de visión

2.1 Generalidades

2.1.1 Los sistemas de visión pueden presentar imágenes electrónicas en tiempo real de la escena exterior real obtenidas mediante el uso de sensores de imágenes es decir, EVS, o presentar imágenes sintéticas, obtenidas de los sistemas de aviónica de a bordo es decir, (SVS). Los sistemas de visión también pueden ser una combinación de estos dos sistemas, denominados sistemas de visión combinados (es decir, (CVS)). Estos sistemas pueden presentar imágenes electrónicas en tiempo real de la escena exterior utilizando el componente EVS del sistema. La información de los sistemas de visión puede presentarse en un visualizador de “cabeza alta” y/o “cabeza baja”. El crédito operacional puede otorgarse a los sistemas de visión debidamente calificados.

.....

5. Procedimientos operacionales

5.1 De conformidad con 121.1005 (b) el explotador

.....

6. Aprobaciones

.....

6.2 Aprobaciones específicas para crédito operacional

6.2.1 Para obtener una aprobación específica para un crédito operacional el explotador deberá especificar el crédito operacional deseado y presentar una solicitud adecuada. La solicitud adecuada debería incluir:

- a) Datos relativos al solicitante.- El nombre de la compañía del titular del AOC, el número AOC y la dirección electrónica.

- b) Datos relativos a la aeronave.- Marcas, modelos y marcas de matrícula de las aeronaves.
- c) Lista de cumplimiento del sistema de visión del explotador. El contenido de la lista de cumplimiento se incluye en el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365). La lista de cumplimiento debería comprender la información pertinente a la aprobación específica solicitada y las marcas de matrícula de las aeronaves involucradas. Si se incluye más de un tipo de aeronave/flota en una sola solicitud, debería incluirse una lista de cumplimiento completa para cada aeronave o flota.
- d) Documentos que deben incluirse en la solicitud. Deberían incluirse.....

.....

APÉNDICE S

MANUAL DE CONTROL DE MANTENIMIENTO (MCM)

El MCM deberá contener la siguiente información:

- a) Procedimientos requeridos por el explotador aéreo para asegurar que:
- i) Cada aeronave es mantenida en condición aeronavegable;
 - ii) Los equipos operacionales y de emergencia necesarios para el vuelo previsto se encuentren operativos; y
 - iii) El certificado de aeronavegabilidad de cada aeronave permanezca válido.
- b) Una descripción de los acuerdos administrativos entre el explotador aéreo y la OMA, incluida la forma de cómo se revisarán los acuerdos;
- c) Procedimientos de mantenimiento y procedimiento para completar y firmar la certificación de conformidad de mantenimiento (visto bueno) por una organización de mantenimiento;
- d) Los nombres y responsabilidades de la persona o grupo de personas empleadas para asegurar que todo el mantenimiento es cumplido de acuerdo a lo establecido en el MCM;
- e) Una referencia del programa de mantenimiento para cada tipo de aeronave operada;
- f) Procedimientos para completar y conservar los registros de mantenimiento del explotador aéreo;
- g) Procedimientos para el monitoreo, evaluación y reportes de mantenimiento y experiencias operacionales para ser informada al Estado de matrícula;
- h) Procedimiento para cumplir con informar las fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que tengan o pudieran tener efectos adversos sobre el mantenimiento de aeronavegabilidad a la organización responsable del diseño de tipo y a las autoridades encargadas de la aeronavegabilidad;
- i) Procedimiento para la evaluación de la información de la aeronavegabilidad continua y las recomendaciones disponibles de la organización responsable del diseño de tipo, y para implementar

las acciones resultantes consideradas necesarias como resultado de la evaluación de conformidad con los procedimientos aceptables por el Estado de matrícula;

- j) Procedimiento para implementar acciones resultantes de la información de aeronavegabilidad continua obligatoria (MCAI) y, si es aplicable, como sus medios alternativos de cumplimiento son requeridos y cumplidos;
- k) Una descripción del establecimiento y mantenimiento de un sistema de análisis y monitoreo continuo del rendimiento y la eficiencia de los programas de mantenimiento, con el fin de corregir cualquier deficiencia en el programa;
- l) Procedimientos para operaciones de navegación especial (EDTO, CAT II y CAT III, PBN (RNP / RNAV), RVSM, MNPS; cuando sea aplicable;
- m) Una descripción de los tipos y modelos de aeronaves a las que aplica el manual;
- n) Procedimiento para asegurar que los sistemas inoperativos y componentes que afecten la aeronavegabilidad se registren y rectifiquen;
- o) Procedimiento para informar al Estado de matrícula las ocurrencias importantes en servicio; y
- p) Procedimiento para completar y firmar una certificación de conformidad de mantenimiento para las aeronaves y sus partes que han sido objeto de mantenimiento, la cual deberá tener como mínimo:
 - (i) Detalles del mantenimiento cumplido incluyendo la referencia detallada de los datos aprobados utilizados. Cuando sea apropiado, una declaración de que todos los ítems requeridos a ser inspeccionados fueron inspeccionados por una persona calificada quien determinará que el trabajo fue completado satisfactoriamente;
 - (ii) La fecha en la que el mantenimiento fue completado y el total de horas de vuelo y ciclos;
 - (iii) La identificación de la OMA; y
 - (iv) La identificación y autorizaciones de la persona que firmó la certificación de conformidad de mantenimiento.
- q) Procedimientos adicionales podrían ser necesarios para asegurar el cumplimiento de las responsabilidades del personal de mantenimiento de la OMA y los requisitos del programa de mantenimiento de las aeronaves. Se recomiendan los siguientes procedimientos:
 - 1) Procedimiento para garantizar que la aeronave se mantenga de conformidad con el programa de mantenimiento;
 - 2) Una descripción del sistema de gestión de la seguridad operacional del explotador;
 - 3) procedimiento para cambiar o apartarse de las tareas de mantenimiento y sus plazos o de la inspección estructural, cuando existen tareas que no tienen designación obligatoria del Estado diseño;
 - 4) Procedimiento para la designación, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII);

- 5) Procedimiento para asegurar que las modificaciones y reparaciones cumplen con los requisitos de aeronavegabilidad del Estado de matrícula; y
- 6) Procedimiento para la revisión y control del MCM.

Nota: Cuando el SMS esta ya incorporado en otro documento, la correspondiente referencia a dicho documento, junto con las interfaces pertinentes, deben ser referenciadas en el MCM.

APÉNDICE T

LOCALIZACIÓN DE UN AVIÓN EN PELIGRO

1. Propósito y alcance

La localización de un avión en peligro tiene por objeto establecer, en una medida razonable, el lugar del accidente dentro de un radio de 6 NM.

2. Operación

- 2.1 Un avión en peligro activará automática o manualmente la transmisión de información a partir de la cual el explotador puede determinar su posición y la información relativa a la posición contendrá una marcación de la hora. Esta transmisión también podrá activarse manualmente. El sistema que se utilice para la transmisión autónoma de la información relativa a la posición será capaz de transmitir dicha información en caso de falla de la energía eléctrica de la aeronave, por lo menos durante la duración completa prevista del vuelo.

Nota.— En el Adjunto K del Anexo 6 Parte I figura orientación sobre localización de un avión en peligro.

- 2.2 Una aeronave se encuentra en situación peligrosa cuando esté en un estado que podría dar lugar a un accidente si no se corrige el suceso relacionado con su actuación. La transmisión automática de información sobre la posición estará activa cuando una aeronave se encuentre en situación peligrosa. Esto aumentará la probabilidad de localizar el lugar del accidente dentro de un radio de 6 NM. Se alertará al explotador cuando una aeronave se encuentre en situación peligrosa con un reducido porcentaje de falsas alertas. En caso de activación de un sistema de transmisión, la transmisión inicial sobre la posición comenzará inmediatamente o a más tardar cinco segundos después de detectarse el suceso de activación.

Nota 1.— Los sucesos relacionados con la actuación de la aeronave pueden abarcar, entre otros, actitudes o condiciones de velocidad inhabituales, colisión con el terreno y pérdida total de empuje o propulsión en todos los motores, así como advertencias de la proximidad del terreno.

Nota 2.— Una alerta de socorro puede activarse aplicando criterios que pueden variar según la posición de la aeronave y la fase de vuelo. En la norma EUROCAE ED-237 — "Minimum Aviation System Performance Specification (MASPS) for Criteria to Detect In-Flight Aircraft Distress Events to Trigger Transmission of Flight Information" figura orientación adicional sobre la detección de un suceso en vuelo y los criterios de activación.

- 2.3 Cuando un explotador de aeronaves o una dependencia de servicios de tránsito aéreo (ATSU) tenga motivos para creer que una aeronave está en peligro, se establecerá coordinación entre ambos.
- 2.4 El Estado del explotador determinará las organizaciones que necesitan tener la información relativa a la posición de la aeronave en fase de emergencia. Estas organizaciones incluirán, como mínimo:

a) Dependencia(s) de servicios de tránsito aéreo (ATSU); y

b) Centro(s) coordinador(es) de salvamento SAR (RCC) y otros centros secundarios.

Nota 1.— Véanse en el Anexo 11 los criterios de la fase de emergencia.

Nota 2.— Véanse en el Anexo 12 las notificaciones requeridas en el caso de una fase de emergencia.

2.5 Cuando se ha activado la transmisión autónoma de información relativa a la posición, sólo se podrá desactivar utilizando el mismo mecanismo que la activó.

2.6 La precisión de la información relativa a la posición satisfará, como mínimo, los requisitos relativos a la precisión de la posición prescritos para los ELT.

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACION CIVIL

SECRETARÍA GENERAL

CERTIFICACIÓN

Yo: Doctora Rita Huilca Cobos, en mi calidad de Directora de Secretaría General de la Dirección General de Aviación Civil, siendo una de mis atribuciones como responsable del proceso, el “c) Otorgar certificaciones a petición de parte o por disposición de Autoridad Competente”, como lo determina el literal c) “ Artículo 4.-” de la Resolución No. 238/2010 de 30 de agosto del 2010, mediante la cual se Reforma el Reglamento Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Dirección General de Aviación Civil, cumpliendo con lo dispuesto en la Norma Técnica y Metodología de Gestión Documental y Archivo de la Secretaría Nacional de Administración Pública (SNAP); y, a petición realizada por el Mgs. Silvia Vallejos Espinosa, Director de Inspección y Certificación Aeronáutica, en memorando No. DGAC-OX-2017-2225-M, de 13 de octubre del 2017, en el que indica:

"Con la finalidad de remitir a la publicación en el Registro Oficial...", **CERTIFICO:** que el documento contenido en dos (2) fojas, que dice: Dirección General de Aviación Civil Resolución Nro. DGAC-YA-2017-0140-R Quito, D.M., 06 de octubre de 2017", documento firmado electrónicamente por el Ingeniero Luis Carrera Muriel, Director General de Aviación Civil; y, el documento contenido en treinta y nueve (39) fojas, que dice: "RDAC PARTE 121 REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES REGULARES Y NO REGULARES..." que es parte integrante de la Resolución, **ES FIEL COMPULSA DE LA COPIA** que han sido bajadas de Sistema de Gestión Documental Quipux y que reposa en el archivo activo de Normas de Vuelo de la Dirección de Inspección de Certificación Aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.

Quito D.M., 20 de octubre del 2017.

f.) Dra. Rita Huilca Cobos, Directora de Secretaría General.



REGISTRO OFICIAL®

ÓRGANO DEL GOBIERNO DEL ECUADOR

Suscríbase



Quito

Avenida 12 de Octubre N 23-99 y Wilson
Edificio 12 de Octubre - Segundo Piso
Teléfonos: 2234540 - 2901629 Fax: 2542835
3941-800 Ext.: 2301

Guayaquil

Av. 9 de Octubre N° 1616
y Av. Del Ejército esquina,
Edif. del Colegio de Abogados del Guayas,
primer piso. Telf. 252-7107



www.registroficial.gob.ec