

**MANUAL DE PROCEDIMIENTOS
PARA CERTIFICACIÓN Y
SUPERVISIÓN DE EXPLOTADORES
DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL**

2010

AMDT 14
19-OCTUBRE-2023

ÍNDICE

| | Página |
|--|---------------|
| ☞ ÍNDICE | ID-001 |
| LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS | LPE-001 |
| ENMIENDAS | REN-001 |
| ☞ PREÁMBULO | GEN-001 |
| ☞ ABREVIATURA/ DEFINICIONES | GEN-003 |
| ☞ CONSULTAS INICIALES, INFORMACIÓN GENERAL | GEN-006 |
| PUBLICACIONES RELACIONADAS CON LA EXPLOTACION AEROCOMERCIAL | GEN-011 |

PARTE I

| | | |
|---------------------|--|-------|
| ☞ CAPÍTULO 1 | SOLICITUD DEL CESA | |
| | FASE 1 PRE-SOLICITUD | I-01 |
| ☞ CAPÍTULO 2 | FASE 2 DE SOLICITUD FORMAL | |
| | Instrucciones..... | I-04 |
| ☞ CAPÍTULO 3 | FASE 3 EVALUACIÓN DE DOCUMENTOS | I-10 |
| ☞ CAPÍTULO 4 | FASE 4 DEMOSTRACIÓN E INSPECCIÓN..... | I-012 |
| ☞ CAPÍTULO 5 | FASE 5 CERTIFICACIÓN | I-015 |
| ☞ CAPÍTULO 6 | EMISIÓN DEL CESA Y DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES..... | I-017 |
| ☞ FIGURA 1.3 | INSTRUCTIVO CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES AÉREOS..... | I-019 |

FIGURA 1.4 BREVE RESUMEN DE INTERACCIÓN DE ÁREAS FINANCIERAS, JURÍDICAS Y TÉCNICAS DE ANAC EN EL PROCESO DE EMISIÓN DE CESA I-020

FIGURA 1.5 FORMULARIO DECLARACIÓN DE EVALUACIÓN PREVIA AL CANDIDATO A EXPLOTADOR (DEPCE),.....I-021

FIGURA 1.12.4 MODELO DE DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTOI-025

PARTE II

CAPÍTULO 7 RENOVACIÓN DEL CESA POR VENCIMIENTOII-001

CAPÍTULO 8 MODIFICACIÓN CESA Y/O ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONESII-001

CAPÍTULO 9 RECERTIFICACIÓNII-004

PARTE III

CAPÍTULO 10 AFECTACIÓN DE AERONAVESIII-001

CAPÍTULO 11 DESAFECTACIÓN AERONAVESIII-003

CAPÍTULO 12 AFECTACIÓN TRIPULANTES ARGENTINOSIII-003

FIGURA 1.13.1 **CAPÍTULO 13** AFECTACIÓN TRIPULANTES EXTRANJEROSIII-004

CAPÍTULO 14 DESAFECTACIÓN DE TRIPULANTES
Anexo IIIII-004

FIGURA 1.15.1 **CAPÍTULO 15** CAPACITACIÓN DEL PERSONAL
Tripulantes de VueloIII-005
Entrenamiento Periódico en la AeronaveIII-006
Tripulantes Cabina PasajerosIII-006
Despachantes de AeronaveIII-007

Otro personalIII-007

PARTE IV

☞ CAPÍTULO 16

INSPECCIONES - OPERACIONES ESPECIALES - COSTOS

Previa a la Certificación.....IV-001

Previo a la Renovación del CESA.....IV-001

Previo a la Recertificación.....IV-001

Previo a nueva ruta/escala.....IV-002

Habilitación para IR.....IV-002

Empresas Extranjeras.....IV-002

CAPÍTULO 17

RESERVADO.....IV-003

CAPÍTULO 18

ARANCELES.....IV-003

PARTE V

CAPÍTULO 19

VIGENCIA CESA- ESP. RELATIVAS A LAS OPS.....V-001

PARTE VI

APÉNDICE I

ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS

OPERACIONESVI-001

PARTE VII

APÉNDICE II

SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO SANITARIOVII-001

PARTE VIII

APÉNDICE III

TRÁMITES ANTE LA DA.....VIII-001

PARTE IX

APÉNDICE IV

APROBACIÓN DE LA MEL.....IX-001

PARTE X

APÉNDICE V PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE OPERACIONES ESPECIALES, X-002

PARTE XI

APÉNDICE VI APROBACIÓN ESPECÍFICA PARA TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (TED).....XI-001

PARTE XII

APÉNDICE VII INSPECTORES E INSTRUCTORES RECONOCIDOS.....XII-001

| LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS | | | |
|--|----------|---------|----------|
| TÍTULO | PÁGINA | FECHA | REVISIÓN |
| TAPA | | | |
| ÍNDICE | | | |
| | ID-001 | Mayo-22 | 11 |
| | ID-002 | Mayo-22 | 11 |
| | ID-003 | Mayo-22 | 11 |
| | ID-004 | Mayo-22 | 11 |
| PÁGINAS EFECTIVAS | | | |
| | LPE-001 | Mayo-22 | 11 |
| | LPE-002 | Mayo-22 | 11 |
| | LPE-003 | Mayo-22 | 11 |
| | LPE-004 | Mayo-22 | 11 |
| REGISTROS DE ENMIENDAS | | | |
| | REN-001 | Sep-23 | 13 |
| PREÁMBULO | | | |
| | Gen -001 | Mayo-22 | 11 |
| | Gen -002 | Mayo-22 | 11 |
| ABREVIATURAS/DEFINICIONES | | | |
| | Gen -003 | Mayo-22 | 11 |
| | Gen -004 | Mayo-22 | 11 |
| | Gen -004 | Mayo-22 | 11 |
| CONSULTAS INICIALES | | | |
| | Gen -004 | Mayo-22 | 11 |
| | Gen -005 | Mayo-22 | 11 |
| | Gen -006 | Mayo-22 | 11 |
| | Gen -007 | Mayo-22 | 11 |
| PUBLICACIONES RELACIONADAS CON LA EXPLOTACIÓN AEROCOMERCIAL | | | |
| | Gen -008 | Mayo-22 | 11 |
| | Gen -009 | Mayo-22 | 11 |
| | Gen -010 | Mayo-22 | 11 |
| | Gen -011 | Mayo-22 | 11 |

| LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS | | | |
|---|---------|------------|----------|
| TÍTULO | PÁGINA | FECHA | REVISIÓN |
| SOLICITUD DEL CESA | TAPA | | |
| | I-001 | Mayo-22 | 11 |
| | I-002 | Mayo-22 | 11 |
| | I-003 | Mayo-22 | 11 |
| | I-004 | Mayo-22 | 11 |
| | I-005 | Mayo-22 | 11 |
| | I-006 | Mayo-22 | 11 |
| | I-007 | Mayo-22 | 11 |
| | I-008 | Mayo-22 | 11 |
| | I-009 | Mayo-22 | 11 |
| | I-010 | Febrero-23 | 11 |
| | I-011 | Mayo-22 | 11 |
| | I-012 | Mayo-22 | 11 |
| | I-013 | Mayo-22 | 11 |
| | I-014 | Mayo-22 | 11 |
| | I-015 | Mayo-22 | 11 |
| | I-016 | Octubre-23 | 14 |
| | I-017 | Mayo-22 | 11 |
| | I-018 | Mayo-22 | 11 |
| | I-019 | Mayo-22 | 11 |
| | I-020 | Octubre-23 | 14 |
| | I-021 | Mayo-22 | 11 |
| | I-022 | Mayo-22 | 11 |
| | I-023 | Mayo-22 | 11 |
| | I-024 | Mayo-22 | 11 |
| I-025 | Mayo-22 | 11 | |
| SOLICITUD DE RENOVACIÓN, MODIFICACIÓN DEL CESA Y RECERTIFICACIÓN | TAPA | | |
| | II-001 | Mayo-22 | 11 |
| | II-002 | Mayo-22 | 11 |
| | II-003 | Mayo-22 | 11 |
| EXIGENCIAS PARA LA AFECTACIÓN / DESAFECTACIÓN Y CAPACITACIÓN | II-004 | Mayo-22 | 11 |
| | TAPA | | |

| LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS | | | |
|---|---------|---------|----------|
| TÍTULO | PÁGINA | FECHA | REVISIÓN |
| | III-002 | Mayo-22 | 11 |
| | III-003 | Mayo-22 | 11 |
| | III-004 | Mayo-22 | 11 |
| | III-005 | Mayo-22 | 11 |
| | III-006 | Mayo-22 | 11 |
| | III-007 | Mayo-22 | 11 |
| | III-008 | Mayo-22 | 11 |
| INSPECCIONES - OPERACIONES ESPECIALES - COSTOS | TAPA | | |
| | IV-001 | Mayo-22 | 11 |
| | IV-002 | | 11 |
| | IV-003 | Mayo-22 | 11 |
| | IV-004 | Mayo-22 | 11 |
| VIGENCIA DEL CESA, ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES | TAPA | | |
| | V-001 | Mayo-22 | 11 |
| ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES | TAPA | | |
| | VI-001 | Mayo-22 | 11 |
| | VI-002 | Mayo-22 | 11 |
| | VI-003 | Mayo-22 | 11 |
| SERVICIOS DE TRANSP. AÉREO SANITARIO | TAPA | | |
| | VII-001 | Mayo-22 | 11 |
| | VII-002 | Mayo-22 | 11 |
| | VII-003 | Mayo-22 | 11 |
| | VII-004 | Mayo-22 | 11 |
| | VII-005 | Mayo-22 | 11 |

| LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS | | | |
|---|----------|---------|----------|
| TÍTULO | PÁGINA | FECHA | REVISIÓN |
| TRAMITES ANTE LA DA | | | |
| | TAPA | | |
| | VIII-001 | Mayo-22 | 11 |
| | VIII-002 | Mayo-22 | 11 |
| | VIII-003 | Mayo-22 | 11 |
| | VIII-004 | Mayo-22 | 11 |
| APROBACION DE LA MEL | | | |
| | TAPA | | |
| | IX-001 | Mayo-22 | 11 |
| | IX-002 | Mayo-22 | 11 |
| | IX-003 | Mayo-22 | 11 |
| | IX-004 | Mayo-22 | 11 |
| | IX-005 | Mayo-22 | 11 |
| | IX-006 | Mayo-22 | 11 |
| | IX-007 | Mayo-22 | 11 |
| PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE OPERACIONES ESPECIALES | | | |
| | TAPA | | |
| | X-001 | Mayo-22 | 11 |
| | X-002 | Mayo-22 | 11 |
| | X-003 | Mayo-22 | 11 |
| | X-004 | Mayo-22 | 11 |
| | BLANCO | | |
| APROBACIÓN ESPECÍFICA PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (TED) TAPA | | | |
| INSPECTOR RECONOCIDO E INSTRUCTOR | | | |
| | TAPA | | |
| | XII-001 | Mayo-22 | 11 |
| | XII-002 | Mayo-22 | 11 |
| | XII-003 | Mayo-22 | 11 |
| | XII-004 | Mayo-22 | 11 |
| | XII-005 | Mayo-22 | 11 |
| | XII-006 | Sept-23 | 13 |
| | XII-007 | Mayo-22 | 11 |

ENMIENDAS**REGISTRO DE ENMIENDAS Y CORRECCIONES**

| NÚMERO | FECHA DE APLICACIÓN |
|-----------|--------------------------|
| 01 | 10-NOV-2010 |
| 02 | 04-MAR-2011 |
| 03 | JUN-2011 |
| 04 | OCTUBRE-2012 |
| 05 | OCTUBRE-2013 |
| 06 | NOVIEMBRE-2013 |
| 07 | OCTUBRE-2014 |
| 08 | NOVIEMBRE-2016 |
| 09 | AGOSTO-2018 |
| 10 | 17 – JULIO - 2019 |
| 11 | 19- MAYO - 2022 |
| 12 | 09-FEB-2023 |
| 13 | 21-SEP-2023 |
| 14 | 19-OCT-2023 |
| | |
| | |
| | |

PREÁMBULO

1. APLICACIÓN

1.1 Las disposiciones contenidas en el presente Manual, regulan las distintas etapas o fases que deberá cumplir el solicitante de un certificado de explotador de servicios aéreos para realizar operaciones de transporte aerocomercial.

1.2 Comercialmente, las autorizaciones que otorga la Dirección Nacional de Transporte Aéreo (DN TA) se dividen en **REGULARES** (las que tienen un esquema regular de frecuencias, días y horarios de cumplimiento) correspondiéndole técnica y operativamente una certificación según la Parte 121 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) y **NO REGULARES** (aquellas cuyas operaciones no están sujetas a ningún esquema regular) a las que le corresponderá una certificación según las Partes 121 o 135 de las RAAC, acorde al tipo de aeronave que afectará a los servicios.

1.3 El proceso de certificación es un método ordenado, adoptado por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) para asegurar el cumplimiento de la reglamentación aeronáutica y garantizar la seguridad de las operaciones.

1.4 Corresponde al explotador preparar las instalaciones operacionales necesarias para la seguridad, regularidad y eficacia de las operaciones.

☞ 1.5 Asimismo, se detallan las exigencias que deberá cumplir el solicitante cuando haya obtenido el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA), en lo referente al adiestramiento del personal y a la vigilancia de la seguridad operacional a la que será sometido, de conformidad con la normativa vigente.

1.6 Este manual con todo lo que incluye y posteriores agregados, será de conocimiento para los Operadores / Explotadores Certificados y para los solicitantes de nuevas certificaciones.

1.7 Los apéndices que se incorporan son de utilidad para el desarrollo de las distintas fases o procesos que le sean requeridas en la certificación, o para realizar una operación especial de transporte aerocomercial.

☛ 1.8 Las exigencias que debe satisfacer el solicitante de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos deberán seguir cumpliéndose para desarrollar la actividad de transporte aerocomercial una vez obtenido el CESA, sin perjuicio de otras exigencias que la ANAC establezca con posterioridad a la certificación.

1.9 Toda sugerencia de modificación por parte de las personas involucradas y que hagan al mejoramiento continuo de este Manual, deberá ser dirigida por nota al Director de Operación de Aeronaves, haciendo referencia al ítem a corregir y/o modificar, y los fundamentos.

1.10 Debido a la amplia variedad de métodos aceptables para preparar manuales, programas de instrucción y otros, en este manual no figura un tratamiento detallado de los métodos aceptables para preparar estos documentos; durante las reuniones con el Equipo de Certificación los postulantes serán informados con tantos detalles como sean necesarios. La información contenida en este manual y el material de lectura al que se hace referencia en el mismo, ayudarán al postulante a completar el proceso con el mínimo de demoras y dificultades.

1.11 Toda referencia a cualquier parte de este documento, identificado por número, un título o ambos, comprende todas las subdivisiones de dicha parte.

1.12 Las siglas usadas para la identificación de los aeródromos en todo documento relacionado con la actividad aerocomercial, será la establecida en el AIP editado por la ANAC o la OACI.

2. ABREVIATURAS/DEFINICIONES

ABREVIATURAS

| | |
|----------|--|
| CDL | Lista de Desviación de Configuración. |
| CESA | Certificado de Explotador de Servicios Aéreos. |
| ANAC | Administración Nacional de Aviación Civil. |
| ☛ DNSO | Dirección Nacional de Seguridad Operacional |
| DOA | Dirección Operación de Aeronaves. |
| CCEA | Curso de Capacitación en Evacuación Aeromédica |
| DA | Dirección de Aeronavegabilidad. |
| DAT | Departamento de Aviación de Transporte (DA). |
| DNTA | Dirección Nacional de Transporte Aéreo |
| DEPCE | Declaración de Evaluación Previa del Candidato a Explotador. |
| EDTO | Operación con tiempo de desviación extendido. |
| JEC | Jefe del Equipo de Certificación |
| MOE | Manual de Operaciones del Explotador. |
| MEL | Lista de Equipo Mínimo. |
| MNPS | Especificaciones Mínimas de Performance de Navegación. |
| MOF | Manual de Operaciones de la Aeronave editado por el fabricante. |
| MGM | Manual General de Mantenimiento. |
| STAS | Servicio de Transporte Aéreo Sanitario. |
| RNA | Registro Nacional de Aeronaves. |
| RVSM | Separación Vertical Mínima Reducida. |
| RNP | Performance de Navegación Requerida |
| TCP | Tripulante de Cabina de Pasajeros. |
| RAAC-61 | Licencias, Certificado de Competencia y Habilitaciones para pilotos. |
| RAAC-63 | Licencias para Miembros de la Tripulación – Excepto Pilotos. |
| RAAC-64 | Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros. |
| RAAC-65 | Personal Aeronáutico Excepto Miembro de la Tripulación de Vuelo. |
| RAAC-67 | Certificación Médica Aeronáutica. |
| RAAC-119 | Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos. |
| RAAC-135 | Requerimientos de Operación: Operaciones No Regulares, Internas e Internacionales. |
| RAAC-121 | Requerimientos de Operación: Operaciones Regulares Internas e Internacionales, Operaciones Suplementarias. |

DEFINICIONES

A continuación se detalla el alcance que tendrá los términos utilizados en este manual y/o los utilizados en el proceso de certificación.

AERÓDROMO: Término que incluye a los aeródromos y a los helipuertos.

☞ **AERÓDROMO PROVISORIO:** A los efectos de este manual, aeródromo utilizado por un explotador de servicios aerocomerciales regulares (Certificado para operar bajo RAAC Parte 121) para realizar operaciones y que, no habiendo sido previsto como aeródromo de despegue, de destino y/o de alternativa, es utilizado por razones operativas y está autorizado por la Autoridad Aeronáutica.

☞ **ACEPTACIÓN:** Significa que la DNSO ha revisado el método, el procedimiento y/o la política y no ha objetado su implementación o utilización propuesta.

AFECTAR: Acción de incorporar en los Anexos I o II aeronaves y/o tripulantes, respectivamente.

APROBACIÓN: Proceso por el cual la DNSO, en lo pertinente, ha revisado el método, procedimiento o política en cuestión de aquellos documentos o manuales y ha emitido la aprobación formal por escrito.

APROBACIÓN ESPECÍFICA: Aprobación documentada en las especificaciones relativas a las operaciones para las operaciones de transporte aéreo comercial.

CIRCULARES DE ASESORAMIENTO (CA): Documentos emitidos por ANAC para establecer procedimientos recomendados y aceptables para la ANAC, pero no únicos.

DESAFECTAR: Acción de quitar de los Anexos I o II aeronaves y/o tripulantes, respectivamente.

DISCREPANCIA: Denominación de los desvíos o incumplimiento de las normas vigentes constatadas por la ANAC y que el explotador tiene obligación de solucionar.

“INCLUYE”: Significa que abarca pero que no está “limitado a”.

☞ **MODIFICACIÓN DEL CESA:** Se refiere a incrementar o reducir el tipo de operación nacional/internacional autorizado o a un cambio de la certificación RAAC.

PROGRAMA DE EVENTOS: Cronograma del proyecto de certificación según el cual el solicitante prevé cumplir los hitos del trámite.

PROCESO DE CERTIFICACIÓN: Conjunto de eventos que debe cumplir el solicitante de un CESA junto con el equipo de certificación, para la obtención del CESA.

PRESCRIPTO: Significa que la ANAC ha emitido una metodología o política por escrito, la cual impone un requisito obligatorio, si es utilizado el término “deberá”, o un requisito discrecional si es utilizado el término “puede”.

RENOVACIÓN: Es la rehabilitación del CESA de un explotador aéreo antes del vencimiento del mismo o que hubiere suspendido, por cualquier causa, la actividad aerocomercial por un tiempo que no exceda los seis (6) meses.

RECERTIFICACIÓN: Es la rehabilitación del CESA de quien hubiere suspendido por cualquier causa la actividad aerocomercial por un tiempo que exceda seis (6) meses.

REHABILITACIÓN: Inspección de seguridad operacional a la que deberá someterse la empresa que no haya operado por un tiempo superior a seis (6) meses, para poder ser autorizada a reanudar las operaciones en una ruta, tramo de una ruta, o base de escala.

REUNION DE PRE-CERTIFICACIÓN: Reunión de asesoramiento a la que obligatoriamente asistirá el personal de la empresa interesada en iniciar la actividad aerocomercial que determine la ANAC.

REUNION FORMAL: Evento coordinado y formal que se registrará por Acta, en el cual el JEC, y personal que el mismo disponga, se reúne con los principales directivos de un solicitante o explotador certificado.

3. CONSULTAS INICIALES, INFORMACIÓN GENERAL

3.1 Para llevar a cabo operaciones aerocomerciales, un postulante debe cumplir con lo establecido por la ley 17.285, Decretos y Reglamentaciones vigentes.

3.2 El proceso de certificación está diseñado para facilitar a los futuros titulares de Certificados de Explotador de Servicios Aéreos (CESA), preparar las instrucciones operacionales necesarias para la seguridad, regularidad y eficacia de las operaciones. Estas instrucciones no deben contravenir al Código Aeronáutico y su reglamentación, ni la de otros Estados en que opere.

3.3 El interesado puede obtener información para solicitar el CESA mediante una solicitud escrita o en forma personal, ante la DOA de la ANAC.

3.4 Durante el contacto inicial, el solicitante es informado brevemente sobre el proceso de certificación y se le indica cuáles son las publicaciones adecuadas a consultar.

3.5 Aún cuando se solicite una operación sencilla, es posible que se carezca de los conocimientos básicos que requiere una certificación, consecuentemente se proporciona en este manual la denominación de los documentos que es conveniente conocer antes del trámite formal.

3.6 Con la información obtenida de los documentos pertinentes y las reuniones, el postulante solicitará la obtención del CESA mediante nota escrita dirigida al Director de Operación de Aeronaves.

3.7 Todas las reuniones con el solicitante deberán ser documentadas (actas, informes, ayuda memoria) y dichos documentos formarán parte de la certificación.

3.8 Es responsabilidad del solicitante desarrollar y completar todos los programas y documentos que le sean requeridos para la solicitud formal.

3.9 El solicitante podrá requerir, para su propio archivo, copia de los documentos que se generen en las reuniones.

3.10 El proceso de Certificación consta de cinco fases. Cada fase está descrita con detalles suficientes como para proveer un entendimiento general del proceso completo de certificación. Las cinco fases son:

- (1) **Pre-solicitud.**
- (2) **Solicitud Formal.**
- (3) **Evaluación de Documento**
- (4) **Demostración e Inspección.**
- (5) **Certificación.**

3.11 El Director de Operación de Aeronaves asignará a un Inspector de Operaciones la tarea de Jefe de Equipo Certificador (JEC) para atender a un solicitante de un CESA, asimismo, se dará intervención a otras áreas de ANAC para completar el Equipo de Certificación. El Equipo de Certificación procederá a desarrollar las *Fases de Certificación* establecidas en el presente Manual.

3.12 Es muy importante resaltar que este proceso de certificación es un método ordenado, adoptado por la Autoridad Aeronáutica de Aplicación (ANAC) para asegurar el cumplimiento de las regulaciones vigentes y garantizar, razonablemente la seguridad de las operaciones de un Explotador aéreo certificado en la República Argentina y que no es posible, como tampoco aceptable, que se ejecuten las Fases en forma intercaladas; deben ser ejecutadas correlativamente, y no adelantar la siguiente Fase en tanto la precedente no esté debidamente cumplida.

3.13 Cada Fase debe ser concluida con un “acta de cierre”. El Director del área será quien dé por concluida esa Fase y dispondrá que se inicie la siguiente, comunicándose al solicitante.

3.14 El CESA es otorgado por la ANAC, y autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aerocomercial de acuerdo a la legislación vigente en la República Argentina y las normas internacionales que sean aplicables.

3.15 RESERVADO

3.16 El CESA solo será otorgado si previamente el solicitante demuestra, a satisfacción del equipo de certificación, que cuenta como mínimo:

- (1) Con una organización adecuada.
- (2) Con un método funcional de control y supervisión de sus operaciones de vuelo.
- (3) Con el personal aeronáutico necesario para ejecutar las tareas, y que estos cumplan con las exigencias vigentes.
- (4) Con la acreditación como propietario de una (1) aeronave, o que disponga de un contrato de alquiler, leasing o arrendamiento de una (1) aeronave y que la misma satisfaga las condiciones para la cual será afectada.
- (5) Con un programa de instrucción.
- (6) Con una infraestructura adecuada a las operaciones solicitadas.
- (7) Con un programa de mantenimiento acorde con la naturaleza y amplitud de las operaciones especificadas.
- (8) Con el adiestramiento de todo el personal vinculado a las operaciones de sus aeronaves (tripulación, mecánicos, despachantes de aeronaves, supervisores, personal de tráfico y rampa), sean estos personal perteneciente al futuro explotador o contratado por este.
- (9) Con la documentación requerida por la ANAC y con el cumplimiento de las inspecciones detalladas en este manual.
- (10) Con condición financiera, económica y jurídica para desarrollar la operación.,
- (11) Con cualquier otro requisito que surja de la aplicación de la regulación, para el tipo de operación solicitada.

3.17 Es importante considerar que la simpleza o complejidad del proceso de certificación está determinada por la evaluación de la operación propuesta por el solicitante.

3.18 Los documentos que debe proporcionar el solicitante, como así también las inspecciones que debe solicitar, las certificaciones especiales que pudiera requerir, el costo de los trámites y las obligaciones posteriores a la certificación, se encuentran detalladas en este manual.

3.19 Como se menciona en el título Aplicación, el procedimiento descrito se aplicará a cualquier solicitante ya sea para operar según las RAAC Partes 121 o 135.

3.20 Las certificaciones para operaciones según las RAAC Parte 121 autorizan las operaciones suplementarias descritas en la norma vigente, si el explotador lo describe en sus Manuales. No

obstante, las operaciones suplementarias hacia un aeródromo listado como aeródromo de vuelos regulares, se deberán realizar cumpliendo las exigencias de vuelos programados (regulares).

3.21 Para obtener el CESA, el solicitante deberá realizar sus trámites ante los siguientes organismos:

| DIRECCIONES CON SUS RESPECTIVOS DOMICILIOS Y HORARIOS | |
|--|---|
| DOA | (Dirección de Operación de Aeronaves) Domicilio: Balcarce 290, 2° Piso (C1064AAF) Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (CABA) Página WEB: www.anac.gob.ar Horario: 08:00 a 16:00 hs. |
| DA | (Dirección de Aeronavegabilidad). Domicilio: Balcarce 290, 1° Piso (C1064AAF) Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (CABA) E-mail: secretariada@anac.gob.ar Página WEB de la ANAC: www.anac.gob.ar Horario: 8:00 a 16:00 hs. |
| RNA | (Registro Nacional de Aeronaves). Domicilio: Balcarce 290, 1° Piso (C1064AAF) Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (CABA) E-mail: registro@anac.gov.ar Página WEB de la ANAC: www.anac.gob.ar Horario: 8:30 a 13:00 hs. |
| DNTA | (Dirección Nacional de Transporte Aéreo) Domicilio: Balcarce 290, 6° Piso (C1064AAF) Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (CABA) Página WEB de la ANAC: www.anac.gob.ar Horario: 08:00 a 16:00 hs. |

3.22 Es importante para el futuro explotador de servicios aéreos familiarizarse con los documentos y normas que regulan la actividad aerocomercial.

3.23 A continuación se detallan algunos de los documentos que servirán para mejorar los conocimientos y que a su vez, servirán de ayuda en el desarrollo de la documentación que le será requerida en el proceso de certificación.

3.24 Acorde con el párrafo precedente, es necesario mencionar que las leyes argentinas, los decretos, reglamentaciones y normas derivadas de las mismas, son de aplicación efectiva para la aviación civil argentina. Asimismo, cabe señalar que el Convenio de Chicago de 1944 prevé las desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales (Art. 38) que todo Estado soberano pueda dictarse; consecuentemente las normas internacionales serán de aplicación ante la existencia de un vacío normativo en el área cuestionada, de conformidad con lo establecido en el artículo 2º de la Ley 17.285 “Código Aeronáutico”.

4. PUBLICACIONES RELACIONADAS CON LA EXPLOTACIÓN AEROCOMERCIAL, INCLUYE:

- **Leyes**

Ley 17.285. Código Aeronáutico de la República Argentina.

Ley 24.493. Trabajo. “Mano de Obra Nacional”.

Ley 17.743. Registro Nacional de Aeronaves.

Ley 19.030. Transporte Aerocomercial. Política Nacional.

Ley 22.763. Transporte Aéreo Comercial.

Ley 19.534. (Modifica ley 19.030).

Ley 22.390 (Modifica Código Aeronáutico).

Ley 27.514. Creación de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST)

- **Decretos – Leyes**

Decreto – Ley 12.507/56. Política Nacional en Materia Aeronáutica.

- **Decretos**

Decreto 877/21. Tiempos Máximos de Servicio, Vuelos y Mínimo de Descanso del Personal que cumple funciones técnicas esenciales en la conducción de una aeronave o de seguridad a bordo de la misma.

Decreto 5.764/67. Reglamentación Artículos 74 y 75 ley 17.285.

Decreto 934/70. Accidentes de Aviación. Normas para la Investigación de Accidentes.

Decreto 6.875/71. Transporte Aerocomercial, Reglamentación de la ley 19.030.

Decreto 642/75. Aeronaves de Reducido Porte. Reglamentación Código Aeronáutico

Decreto 353/77. Normas para la Realización y Autorización de la Cartografía y Publicaciones de Información Aeronáutica.

Decreto 1.954/77. Actualización de la Reglamentación del Artículo 76 (Personal Aeronáutico) de la ley 17.285.

Decreto 2.972/79. (Modifica decreto 6.875/71).

Decreto 326/82. Reglamentación de la Ley 17.285 modificada por la ley 22.390.

Decreto 2.352/83. Reglamentación de Régimen de Faltas Aeronáuticas.

Decreto 903/89. (Modifica decreto 2.352/83).

Decreto 30/91. (Modifica decreto 2.352/83).

Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea Internacional, París, 1919. Ley 1215.

Convención de Aviación Civil Internacional, Chicago, 1944. Decreto – Ley 15.110/46.

Protocolo aprobado por la OACI en su 25 Período de Sesiones que incorpora un nuevo texto al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Montreal, 1984. Ley 23.399.

Convención para la Unificación de Determinadas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, Varsovia, 1929. Ley 14.111.

Protocolos de Montreal de 1975 que modifican el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional. Ley 23.556.

Ilícito de Aeronaves. La Haya, 1970. Ley 19.793.

Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Embargo Preventivo de Aeronaves. Roma, 1933. Ley 23.111.

Convenio relativo al Tránsito de Servicios Aéreos Internacionales de Chicago, 1944. Decreto – Ley 15.110/46.

Protocolo relativo a la enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Montreal, 1977. Ley 22.028.

Protocolo relativo a una Enmienda que incorpora el Art. 83 bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Montreal, 1980. Ley 23.519.

Protocolo de La Haya 1955 que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional. Ley 17.386.

Convenio relativo a Reconocimiento de Derechos sobre Aeronaves, Ginebra, 1948. Decreto – Ley 12.359/57.

Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves. Tokio, 1963. Decreto – Ley 18.730.

Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil. Ley 20.411.

Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeródromos que presten servicio a la Aviación Civil Internacional. Montreal, 1988. Ley 23.915.

Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC 61, 63, 64, 65 y 67)

Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC 119, 120, 121 y 135).

Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC 91)

Circulares de Información Aeronáutica (AIC) vigentes.

Resolución N° 735/2018 “Reglamentación para la obtención del Certificado de Prestador del Servicio de Atención en tierra a aeronaves”.

Convenio sobre la Aviación Civil Internacional (Doc. 7300).

Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometido a bordo de las aeronaves (Doc. 8364) Firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963.

Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de de aeronaves (Doc. 8920) Firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970.

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Doc. 8966) Firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

- **Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional**

Anexo 1 - Licencias al Personal.

Anexo 2 - Reglamento del Aire.

Anexo 3 - Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional.

Anexo 4 - Cartas Aeronáuticas

Anexo 5 – Unidades de Medida

Anexo 6 - Operación de Aeronaves.

- Parte I - Transporte Aéreo Comercial Internacional Aviones.
- Parte III - Operaciones Internacionales – Helicópteros.

Anexo 7 - Marca de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves.

Anexo 8 – Aeronavegabilidad.

Anexo 9 - Facilitación.

Anexo 10 - Telecomunicaciones Aeronáuticas.

- Volumen II (Procedimientos de comunicaciones, incluso los que tienen categoría de PANS).

Anexo 11 - Servicios de Tránsito Aéreo.

Anexo 12 - Búsqueda y Salvamento.

Anexo 13 - Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.

Anexo 14 – Aeródromos - Volumen I - Diseño y Operaciones de Aeródromos.

Anexo 15 - Servicios de Información Aeronáutica.

Anexo 16 – Protección del medio ambiente- volumen I - Ruido de las aeronaves

Anexo 17 - Seguridad - Protección de la Aviación Civil Internacional Contra los Actos de Interferencia Ilícita.

Anexo 18 - Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

Anexo 19 – Gestión de la Seguridad Operacional

- **Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea**

OPS - Operación de aeronaves (Doc. 8168).
Volumen I - Procedimientos de Vuelo.

ATS – Gestión del Tránsito Aéreo (Doc. 4444).

- **Manuales**

Preparación de un Manual de Operaciones (Doc. 9376.)

Manual sobre Procedimientos para la Inspección, Certificación y Supervisión Permanente de las Operaciones (Doc. 8335).

Manual de Reglamentos Modelo para Control Nacional de las Operaciones de Vuelo y del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (Doc. 9388).

Manual sobre la Interceptación de Aeronaves Civiles (Doc. 9433).

Manual de Métodos Meteorológicos Aeronáuticos (Doc. 8896).

Manual de Criterios para Calificar los Simuladores de Vuelo (Doc. 9625).

Manual sobre Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (Doc. 9642).

Instrucciones Técnicas para el Transporte Sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Doc. 9284).

Programa de Instrucción sobre Mercancías Peligrosas (Doc. 9375).

Cuaderno 2 - Planificadores de la Carga a Bordo y Tripulación de Vuelo.

Cuaderno 3 - Personal Encargado de los Pasajeros y Auxiliares de a Bordo.

Orientación Sobre Respuesta de Emergencia Para Afrontar Incidentes Aéreos Relacionados con Mercancías Peligrosas (Doc. 9481).

Manual de Prevención de Accidentes (Doc. 9422).

Manual de Instrucción (Doc. 7192):
Parte A-3 - Programa general de materias para la instrucción en tierra.

Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984).

Manual de Seguridad de la OACI.

Manual de servicios de aeropuertos (Doc. 9137):
Parte I - Salvamento y Extinción de Incendios.
Parte 7 - Planificación de Emergencia en los Aeropuertos.

Manual de Planificación de Servicios de Tránsito Aéreo (Doc. 9426).

Manual de Radiotelefonía (Doc. 9432).

Manual de Cartas Aeronáuticas (Doc. 8697).

Catalogo de Cartas Aeronáuticas (Doc. 7101).

Manual de Operaciones Todo Tiempo (Doc. 9365).

Manual de Operaciones de Deshielo y Antihielo para Aeronaves en Tierra (Doc. 9640).

Manual sobre Prevención del Uso Problemático de Ciertas Sustancias en el Lugar de Trabajo en la Esfera de la Aviación (Doc. 9654).

- **Circulares**

Gradiente del Viento (Circular 186).

Fatiga de la Tripulación de Vuelo y Limitaciones del Tiempo de Vuelo (Circular 52).

- **Carteles**

Modelo de Plan de Vuelo OACI (P656).

Señales para Maniobrar (P707).

Señales de Búsqueda y Salvamento (P636).

- **Otros documentos**

Airport Handling Manual (Manual de Manejo de los Aviones en Tierra) - Asociación del Transporte Aéreo Internacional.

Documento Núm. 17 de la Conferencia Europea de Aviación Civil: Procedimientos Europeos Comunes Para la Autorización de Operaciones de las Categorías II y III.

Textos de Orientación e Información de la OACI, relativos a la Navegación Aérea en la Región NAT (TI3/5N) Oficina Europa de la OACI - París.

Manual de Operaciones en el Espacio Aéreo MNPS del Atlántico Septentrional - CAA del Reino Unido.

NOPAC -Operations Manual (Manual de Operaciones NOPAC) FAA de Estados Unidos.

PARTE I

SOLICITUD DEL CESA

**ESPACIO DEJADO
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

PARTE I

SOLICITUD DEL CESA

CAPÍTULO 1. FASE 1 PRE-SOLICITUD

- 1.1 Los postulantes que requieran una certificación para operar según las Partes 121 o 135 de las RAAC recibirán asesoramiento mediante reuniones que solicitarán al Departamento Explotadores Aéreos de la DOA.
- 1.2 El propósito de las reuniones llevadas a cabo antes de la fase de solicitud formal, es asegurar que el postulante entienda completamente el proceso de certificación, como así también, el de proveer explicaciones detalladas de los requerimientos específicos.
- ☞ 1.3 En la Figura 1.3 (ver al final de esta Parte) se grafica el Proceso de Certificación, con las cinco Fases y las tres Puertas y se listan las claves para el cierre y apertura de las Puertas.
- ☞ 1.4 El solicitante debe entender que:
- sólo podrá proceder al pasaje de una Fase a otra cuando formalmente haya sido notificado,
 - cuanto más exhaustivamente se establezca la competencia del solicitante en la pre-solicitud, menos posibilidades habrá de encontrarse con problemas graves en las fases de demostración y evaluación de la documentación o durante las operaciones subsiguientes.
- ☞ 1.5 El personal del Departamento Explotadores Aéreos (DEA) le informará al postulante sobre el formulario de Declaración de Evaluación Previa del Candidato a Explotador (DEPCE) que deberá ser completado y remitido a ese Departamento. Ver al final de esta Parte Figura 1.5.
- 1.6 El DEA revisará el DEPCE para asegurarse de que hay información suficiente para continuar con el proceso de pre-solicitud.
- ☞ 1.7 En caso de que el DEPCE sea inaceptable, las razones para calificarlo de esta manera serán informadas al solicitante.
- ☞ 1.8 Aún cuando el DEPCE es aceptado, esto no implica que se ha habilitado el pasaje a la Solicitud Formal.

1.9 La DOA (a través del Departamento Explotadores Aéreos) designará un Jefe de Equipo de Certificación (JEC).

1.10 El JEC es el portavoz de la ANAC a lo largo del proceso de certificación, sin perjuicio de lo cual ciertos aspectos específicos podrán ser tratados por los especialistas de la ANAC (Equipo de Certificación) con sus “espejos” en la empresa.

1.11 Es absolutamente necesario que el personal gerencial clave del postulante asista a las reuniones de pre-solicitud y esté preparado para tratar, en términos generales, los planes y aspectos específicos de la operación propuesta. Se pueden evitar muchos problemas mediante el tratamiento de todos los aspectos de la operación propuesta y de los requerimientos específicos que deben reunirse para ser certificado como un Explotador de Servicios Aéreos. En las reuniones de pre-solicitud el JEC con el resto del grupo de certificación y el solicitante establecerán el ritmo del proceso de certificación.

1.12 Durante las reuniones de pre-solicitud, el JEC y su equipo asesorarán al solicitante, entre otros, sobre los siguientes aspectos:

- 1.12.1 El Proceso de Certificación.
- 1.12.2 Los Manuales requeridos por la regulación.
- 1.12.3 Especificaciones relativas a las operaciones.
- 1.12.4 Declaración de cumplimiento. Ver figura 1.12.4 “Modelo de Declaración de Cumplimiento” al final de la Parte I.
- 1.12.5 Programa de eventos.
- 1.12.6 La documentación que es conveniente conocer, que se detalla en este manual.
- 1.12.7 Tránsito Aéreo.
- 1.12.8 Comunicaciones.
- 1.12.9 Operaciones Especiales (ver Apéndice V).
- 1.12.10 Costos administrativos que deberá afrontar el solicitante durante el proceso de certificación.
- 1.12.11 Inspecciones de certificación y posteriores a la certificación.
- 1.12.12 Responsabilidades del Explotador de Transporte Aéreo Comercial.
- 1.12.13 Documentación Específica de cada aeronave a afectar (ver Apéndice III).
- 1.12.14 Certificación Aerocomercial.
- 1.12.15 Lista de Equipo Mínimo (MEL) (ver Apéndice IV).
- 1.12.16 Servicio de Atención en Tierra de Aeronaves (Rampa).
- 1.12.17 Certificación Servicios Transporte Aéreo Sanitario (ver Apéndice II).
- 1.12.18 Personal Gerencial requerido por la Parte 119 de las RAAC.
- 1.12.19 Personal requerido, distinto del Gerencial

Nota: Los trámites de obtención de Certificado de Matrícula y Certificado de Aeronavegabilidad no son objeto de este Manual; sin embargo aspectos relacionados con estos procesos pueden ser tratados durante la pre-solicitud y tenidos en cuenta para la confección del Programa de Eventos, cuando corresponda.

- ☞ 1.13 Esta fase incluye la realización por parte de la ANAC de una evaluación del estado financiero, económico y legal del solicitante y la explotación propuesta. La viabilidad financiera de la operación puede ser el factor más crítico para llegar a una decisión acerca de si debe emitirse un CESA o no. El solicitante necesita contar con acceso garantizado a recursos financieros suficientes para obtener los equipos, instalaciones y personal necesarios y para mantener las operaciones en las etapas iniciales en las que las ganancias son difíciles de predecir y, de todos modos, serán bajas. Por lo tanto, la documentación para dicha evaluación deberá ser provista por el solicitante: MEMORIA y BALANCE GENERAL suscripto por Contador Público a fin de acreditar la capacidad económica de la empresa, certificada su firma por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas que corresponda.
- ☞ 1.14 Si durante el proceso de certificación surgiera alguna duda sobre la capacidad económica o financiera del Explotador para llevar adelante las operaciones que presenta para su certificación, el JEC informará al Jefe del Departamento Explotadores Aéreos para que se de intervención a la Dirección Nacional de Transporte Aéreo (DNTE) (a través del Departamento de Estudios de Mercado de la Dirección de Estudios de Mercado y Estadísticas). De igual manera, si del análisis de la DNTE surgiera alguna duda sobre la capacidad económica o financiera del Explotador para llevar adelante las operaciones que presenta para su certificación, ésta informará al Jefe del DEA.
- ☞ 1.15 El solicitante debe entender que resulta esencial que se evalúen como satisfactorios los aspectos financiero, económico y legal al inicio del proceso de certificación antes de asignar recursos adicionales al proceso. Si la explotación propuesta no se considera viable con respecto a los factores financieros, económicos y legales, deberán suspenderse las acciones hasta que se determine si dichas deficiencias pueden subsanarse.
- 1.16 El solicitante podrá hacer todas las consultas que considere necesario, incluso solicitar nuevas reuniones.
- 1.17 Las informaciones de pre-solicitud, tales como el tipo de operación, tipos de aeronaves, áreas geográficas de operación y ubicación de las instalaciones deberán ser ampliamente examinadas.
- 1.18 La empresa deberá prever a su cargo los siguientes costos:

- 1.18.1 El correspondiente a la aprobación de la documentación de acuerdo al arancel vigente.
- 1.18.2 El que corresponda por las inspecciones establecidas en el Capítulo 16.
- 1.18.3 En aquellos casos en que el explotador incorpore un tipo de aeronave para la cual la Dirección Operación de Aeronaves no disponga de Inspectores Operativos de Línea Aérea habilitados, procurará un curso inicial (teórico y práctico) para la cantidad de inspectores que la DOA determine, basándose en la magnitud de las operaciones a realizar.
- 1.18.4 El personal de inspectores citado precedentemente deberá quedar habilitado en el tipo de aeronave que la empresa haya decidido afectar antes de la fecha prevista de iniciación de las operaciones aerocomerciales.
- 1.19 El postulante deberá adjuntar un Programa de Eventos tentativo. El Programa de Eventos es un cronograma de todos los ítems, actividades, programas, adquisición de aeronaves y/o instalaciones, afectación de aeronaves, afectación de tripulantes, contratos de servicios, adiestramiento del personal, disponibilidad de aeronaves e instalaciones para inspección. También establece hitos (puntos referenciales) para el cumplimiento o envío de documentos. La habilidad del postulante para planificar y producir un programa de eventos realista, será un factor importante al determinar la aptitud del postulante para poseer un certificado. El Programa deberá tener una secuencia lógica y tiempos estimados realistas.
- ☛ 1.20 Cuando el JEC y su equipo de certificación han confirmado que el solicitante muestra estar preparado para proceder con la solicitud formal, concluye la Fase 1 y se procede a la Fase 2 “SOLICITUD FORMAL” informando al Solicitante.

CAPÍTULO 2. FASE 2 SOLICITUD FORMAL

- 2.1 Cuando el solicitante haya completado todos los requerimientos acordados, podrá pedir al JEC la reunión de solicitud formal.
- 2.2 Copia del Permiso Comercial (según Decreto N° 2186/92 del Poder Ejecutivo Nacional), emitido por la DNTA deberá ser entregado durante la solicitud formal.
- 2.3 El propósito de la reunión de solicitud formal (previa a la presentación del expediente) es resolver cualquier cuestión de cada parte y establecer un método común para procedimientos futuros en el Proceso de Certificación. Todos los miembros del Equipo de Certificación y del Explotador involucrados en la certificación, deberán estar presentes en la reunión de solicitud formal.

2.4 La nota de solicitud formal deberá estar firmada por el gerente de operaciones del futuro explotador, por los socios, si es aplicable, o un representante autorizado por la empresa ante escribano público nacional.

2.5 Con la solicitud formal se deberá entregar la documentación indicada a continuación y otras que sean requeridas por el equipo de certificación (EC). Los documentos pueden variar en función del tipo de operación que el solicitante pretende conducir:

2.5.1 El programa de eventos actualizado.

2.5.2 Declaración de cumplimiento:

- a) La preparación de la declaración de cumplimiento asegura sistemáticamente que todos los aspectos reglamentarios son apropiadamente referidos por el solicitante durante el proceso de certificación. Esta declaración es un listado de los requisitos de cada reglamento que el solicitante asegura conocer y que aplicará en sus operaciones. La declaración de cumplimiento presentará en forma de un listado completo todas las secciones apropiadas de las Partes 91, 121, 135 y 18 de las RAAC, que resulten pertinentes a la operación propuesta por el solicitante. El listado debe hacer referencia a cada Parte aplicable y a cada sección relevante de dicha Parte. Junto a cada subpárrafo, el solicitante debe hacer referencia específica a sus manuales u otros documentos y puede también proveer una descripción breve que detalle, la forma en la que el solicitante va a cumplir con cada reglamentación. Esta declaración de cumplimiento sirve también como un índice patrón del sistema de manuales del solicitante y para agilizar la revisión y aprobación por parte de la ANAC, de la operación y del sistema de manuales. La declaración de cumplimiento es una fuente importante como documento durante el proceso de certificación. Una vez que el proceso de certificación ha sido completado, **esta declaración de cumplimiento debe mantenerse actualizada y vigente** en la medida en que ocurrieran cambios que serán incorporados en el sistema del explotador.
- b) Cuando la información de cumplimiento ha sido desarrollada (p. ej., un documento remitido junto con la solicitud formal), se debe ingresar junto a cada sección reglamentaria aplicable, una referencia o una descripción del método de cumplimiento.
- c) La lista de los reglamentos específicos y de sus Partes, incluyendo todos los párrafos y subpárrafos, debe ser presentada en una de las siguientes maneras de los ejemplos descritos en la FIGURA 1.12.4.

La declaración de cumplimiento sirve para los siguientes propósitos:

- a) asegura que el solicitante ha cumplido adecuadamente con todos los requisitos

reglamentarios aplicables a la operación propuesta;

- b) ayuda al equipo de certificación a determinar en qué parte de los manuales, programas y procedimientos el solicitante trata los requisitos reglamentarios. Al evaluar la declaración de cumplimiento del solicitante el equipo de certificación puede comprobar que es de gran ayuda comparar (lado a lado) la reglamentación, los manuales del solicitante y la declaración de cumplimiento. La declaración de cumplimiento documenta cómo el solicitante intenta cumplir con cada reglamentación aplicable; y
- c) si la declaración de cumplimiento del solicitante no sirve para los propósitos precedentes, las áreas deficientes serán comunicadas al solicitante y se negociará una solución sobre el particular. Las pruebas de demostración no serán conducidas hasta que el equipo de certificación se encuentre satisfecho, a través de un examen de la declaración de cumplimiento y del paquete de aplicación formal, que todos los requisitos reglamentarios han sido adecuadamente tratados. Los métodos de cumplimiento del solicitante serán evaluados a través de la Fase cuatro – *Inspección y demostración*.

- 2.5.3 Si el solicitante es persona física, nombres y apellidos completos, tipo y número de documento de identidad, copia de la partida de nacimiento (legalizada) y constancia de domicilio (otorgado por la Policía Federal Argentina).
- 2.5.4 Si el solicitante es persona jurídica, copia del contrato social (legalizado) con el respectivo certificado de inscripción en la Inspección General de Justicia. Además, documento en el que se especifique la persona física que ejerce la representación legal, uso de la firma social y la administración de la sociedad.
- 2.5.5 Tipos de operaciones solicitadas (referida al tipo de certificación y no al permiso comercial que otorga la DNTA):
 - a) Certificación RAAC 121.
 - b) Certificación RAAC 121 Suplementario.
 - c) Certificación RAAC 135.
- 2.5.6 La dirección del lugar físico de la Base Principal de Operaciones, y los domicilios legal y comercial de la empresa y del personal detallado en el párrafo 2.5.8.
- 2.5.7 La nómina de autoridades con su respectivo registro de firmas ante Escribano Público Nacional o Juez de Paz (especificando el cargo, nombre y apellido, tipo y número de documento), de acuerdo a las siguientes o equivalentes posiciones:
 - a) Presidente /Director General.
 - b) Director /Gerente /Jefe de Operaciones.

- c) Jefe de Pilotos /Jefe de Línea.
- d) Representante Técnico.

- 2.5.8 Currículum Vitae del personal que ocupará los cargos enumerados en el párrafo anterior, en caso que sea necesario actualizar.
- 2.5.9 Designación del Representante Técnico por parte del titular del solicitante y aceptación al cargo del profesional designado en los términos de la Parte 119 de las RAAC.
- 2.5.10 Currículum Vitae u otra documentación que se le requiera para reconocer los Inspectores o Instructores que la empresa solicite.
- 2.5.11 Currículum Vitae del Director Médico y Médico/s Aeroevacuador/es, si va a realizar Vuelos Sanitarios, de acuerdo a lo establecido en las RAAC Parte 91, 91.27 (a) (1).
- 2.5.12 Teléfonos, fax u otros medios de comunicación con la empresa.
- 2.5.13 Nombre de fantasía si es aplicable.
- 2.5.14 Un ejemplar del Manual de Operaciones de Explotador (MOE), propuesto.
- 2.5.15 Un ejemplar del Manual General de Mantenimiento completo, la documentación técnica que es referenciada en las Especificaciones relativas a las operaciones y/o Manual General de Mantenimiento y la otra documentación que haya dispuesto la DA (Ver Parte VIII, Apéndice III).
- 2.5.16 Un ejemplar del Manual de Gestión de Seguridad Operacional y la Guía para evaluación de la Implementación de SMS.
- 2.5.17 Un ejemplar del Manual de Operaciones editado por el fabricante de la aeronave. (MOF si es aplicable).
- 2.5.18 Un ejemplar del Manual de Vuelo de la Aeronave (AFM), de cada tipo de aeronave a afectar.
- 2.5.19 Documentación que demuestre que el solicitante posee el carácter de explotador de la/s aeronave/s a afectar.
- 2.5.20 Documentación técnica de la/s aeronave/s a utilizar (de acuerdo a lo establecido en las Regulaciones de Aeronavegabilidad (RAAC)) (Ver Parte VIII Apéndice III)

2.5.21 Comprobante de pago de los Aranceles correspondientes.

2.6 Aspectos a tener en cuenta relacionados con la documentación a entregar:

2.6.1 Ninguna modificación o enmienda a los Manuales será válida hasta que la misma sea aprobada o aceptada por la DNSO, según corresponda. No se aceptarán enmiendas manuscritas.

2.6.2 El Manual de Operaciones del Explotador (RAAC 121.133 y RAAC 135.21), podrá estar constituido por uno o más volúmenes de acuerdo a la magnitud de la empresa.

2.6.3 Además, forman parte del citado Manual:

- a) Manual /es de Operaciones del Fabricante de la aeronave (MOF).
- b) Lista de Equipo Mínimo (MEL), si corresponde.
- c) Lista de Desviación de Configuración (CDL).
- d) Manual de Mercancías Peligrosas editado por IATA, (edición vigente), si así lo especifica la empresa en la parte que detalla cómo está constituido su manual.
- e) Si el tipo de aeronave no tiene Manual de Operaciones editado por fabricante, se deberá proceder a desarrollar en el MOE todas las operaciones establecidas en el Manual de Vuelo de la Aeronave, concordante con lo establecido en la RAAC.

2.6.4 Toda copia de documentación referida a estatutos y conformación de la empresa, deberá estar certificada por escribano público. Toda copia de documentación aeronáutica que se solicite a título de prueba, podrá presentarse en su original o en copia certificada por Escribano Público o por originales a la vista y copia que certificará la autoridad administrativa, según Decreto 1759/72 Reglamento de Procedimientos Administrativos, Artículo 27. En el caso que certifique un Escribano Público de una jurisdicción distinta a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, su firma deberá estar legalizada por el Colegio Profesional respectivo, de acuerdo a la norma vigente.

2.6.5 Excepto lo establecido en el párrafo 2.6.6, la documentación que no esté redactada en idioma español deberá ser acompañada por una traducción legalizada.

2.6.6 La DNSO aceptará el idioma inglés en el Manual de Operaciones de la Aeronave editado por el fabricante, el Manual de Vuelo (AFM), la MEL y registros de mantenimiento de la aeronave, previos a su registración en el país.

2.6.7 No se aceptará ningún documento o manual que tenga alguna de sus partes o páginas en un idioma distinto del resto del documento.

2.6.8 La documentación para su entrega en papel deberá estar encarpeta y en el orden prefijado, a fin de lograr mayor celeridad en su control.

2.6.9 Deberá ser presentada toda otra documentación que la ANAC considere necesaria para el trámite solicitado.

2.6.10 La DNSO no dará curso a ningún documento si éste no está rubricado por alguna de las personas enumeradas en el párrafo 2.5.7, excepto que se hubiere autorizado por escrito a otro personal.

2.6.11 Es responsabilidad de la empresa o del solicitante de un CESA, mantener actualizada la documentación o el trámite de la gestión.

2.6.12 Reconocimiento de personal:

2.6.12.1 El explotador podrá solicitar que se reconozca a determinado personal (Inspector Reconocido) que tendrá como responsabilidad certificar la parte del adiestramiento del personal como está contemplado en la norma vigente.

2.6.12.2 Para que una persona ejerza la función de Instructor/Inspector Reconocido de la empresa, deberá cumplir con lo establecido en el Apéndice VII

2.6.13 Orientación para aprobación de la Lista de Equipo Mínimo (MEL) (RAAC 121, 121.628 y RAAC 135, 135.179) se encuentra en el Apéndice IV.

2.6.14 Orientación para la aprobación de las Operaciones Especiales se encuentra en el Apéndice V).

2.6.15 Orientación para la aprobación de STAS se encuentra en el Apéndice II)

2.7 El equipo de certificación analizará la solicitud para determinar que la misma contiene la información y adjuntos requeridos. De existir omisiones o errores, la solicitud formal y todos los adjuntos serán devueltos dejando constancia en acta que se labrará en ese momento y en la cual se explicarán las razones de la devolución. Si el postulante entiende bien los requerimientos, la solicitud formal debería tener la calidad suficiente para permitir que cualquier omisión, deficiencia o pregunta abierta sea resuelta durante la reunión de solicitud formal.

- 2.8 La aceptación de la documentación por parte del EC quedará registrada en el expediente de la solicitud formal.
- 2.9 En ningún caso la aceptación de la documentación presentada para su análisis y evaluación constituye una aprobación para el inicio de las operaciones, ya que ésta será revisada y, si corresponde, serán requeridas acciones correctivas.
- 2.10 La presentación de la solicitud formal para la obtención del CESA implica para la ANAC que el solicitante tiene pleno conocimiento de los reglamentos y normas aplicables a los servicios que proyecta prestar, y que está dispuesto a demostrar el método que ha de seguir para su observación.
- 2.11 Si el solicitante no cumple con el programa de eventos, es posible que deba afrontar más gastos y además se retrase la fecha de entrega del certificado
- ☞ 2.12 La solicitud formal presentada por el solicitante para la obtención del CESA, aceptada por el JEC de acuerdo con lo establecido en el párrafo 2.8 precedente, da formalmente el inicio de la certificación y deberá ser presentada como mínimo, con una anticipación de CIENTO OCHENTA (180) días hábiles con respecto a la fecha prevista por el futuro explotador como iniciación de las operaciones.
- 2.13 Excepto lo establecido en el párrafo 3.8, aceptada por el EC la documentación pertinente, la misma será analizada, evaluada y corregida si corresponde, para que en los plazos establecidos la DNSO entregue el certificado solicitado.
- ☞ 2.14 Cuando el JEC y su equipo de certificación han confirmado que el solicitante ha cumplido con todos los requisitos exigidos en la Solicitud Formal, da por concluida la Fase 2 y se procede a la Fase 3 “EVALUACIÓN DE DOCUMENTOS”, informando al Solicitante.

CAPÍTULO 3. FASE 3 EVALUACIÓN DE DE DOCUMENTOS

3.1 Después de que la solicitud formal ha sido aceptada, los inspectores del equipo de certificación comenzarán una evaluación profunda de todos los manuales y documentos requeridos por la regulación. El equipo procurará completar estas evaluaciones de acuerdo con los plazos propuestos en el presente Manual. De todos modos si un manual o documento está incompleto o es

deficiente o si se detecta un incumplimiento de las regulaciones o de las prácticas seguras de operación, el manual o documento será devuelto al solicitante para que realice las correcciones pertinentes. En esta Fase únicamente se dará la aprobación inicial al Programa de Instrucción, la mencionada aprobación se realizará mediante Nota a través del Sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE).

3.2 Si pasados seis (6) meses de un requerimiento de documentación para la continuidad del trámite del Proceso de Certificación la DNSO no obtuviera respuesta fehaciente por parte del explotador o solicitante, todos los documentos correspondientes a la gestión en trámite quedarán invalidados y la empresa deberá iniciar una nueva gestión de acuerdo al procedimiento vigente.

3.3 La DNSO, por razones de espacio y de infraestructura, destruirá la documentación que se encuentre comprendida en el párrafo precedente.

3.4 La DNSO permitirá la tramitación de la documentación de la empresa y entregará la misma sólo a la/s persona/s que presentadas formalmente por el explotador, hayan sido autorizadas por esa Dirección Nacional.

3.5 La DNSO no entregará al explotador ningún documento aprobado/ aceptado en forma aislada durante el Proceso de Certificación de la empresa.

3.6 La empresa deberá presentar la documentación a los Inspectores designados por la DNSO.

3.7 Una vez analizada, evaluada y corregida la documentación que correspondiere, incluyendo la Declaración de Cumplimiento, la DNSO dará la aprobación inicial al Programa de Instrucción. Asimismo, confeccionará el Borrador de las Especificaciones Relativas a la Operaciones y lo tratará con el solicitante. Los documentos que requieran aprobación/aceptación permanecerán a la espera del resultado de la Fase 4 (Demostración e Inspección).

3.8 No se computarán para los plazos previstos del Proceso de Certificación y en consecuencia postergará la entrega del CESA:

- a) Los días que la empresa retire por propia voluntad parte o la totalidad de la documentación exigida para la certificación, así como los días que la empresa demore en la entrega de modificaciones, enmiendas o datos adicionales que alguno de los miembros del EC haya requerido hasta la fecha que se informe fehacientemente la corrección/incorporación.

- b) Los días que correspondieren si la dirección postal, teléfono u otro medio, que el solicitante haya dejado para su contacto estuviese erróneo o fuera de servicio o por cualquier otra causa ajena a la DNSO.
- c) Los días que la Empresa demore la ejecución de las inspecciones conforme a lo estipulado en la Parte IV- Capítulo 16.
- d) Los días que la empresa demore en cumplir con lo establecido en el Capítulo 1, Párrafo 1.18 (1.18.3 - 1.18.4).
- e) Los días que la empresa demore en informar al JEC las soluciones de las discrepancias emergentes de las inspecciones enumeradas en la Parte IV Capítulo 16 y que las mismas satisfagan las exigencias de la normativa vigente.
- f) Los días que la persona de la empresa responsable del trámite demore en presentarse ante algún miembro del EC si fuera citado específicamente en relación con dicho trámite.
- g) Los días que la empresa demore en realizar la demostración de Evacuación de Emergencia del equipo que corresponda concordante con la normativa vigente.
- h) Los días que la empresa demore la presentación de algún documento requerido por el equipo de certificación.
- i) El solicitante dispone de seis (6) meses para finalizar un trámite de iniciación o actualización de su documentación ante el equipo de certificación, vencido dicho plazo, la gestión quedará automáticamente cancelada.

☞ 3.9 Cuando el JEC y su equipo de certificación han confirmado que el solicitante ha cumplido con todos los requisitos exigidos en la “EVALUACIÓN DE DOCUMENTOS”, da por concluida la Fase 3 y se procede a la Fase 4 “DEMOSTRACIÓN E INSPECCIÓN”, informando al Solicitante.

CAPÍTULO 4- FASE 4 DEMOSTRACIÓN E INSPECCIÓN

El solicitante deberá actualizar si corresponde, el Programa de Eventos.

☞ 4.1 En esta fase se determinará si los procedimientos, instalaciones, aeronaves y programas de capacitación / entrenamiento y la estructura gerencial del solicitante son adecuados y están capacitados para el cumplimiento de sus obligaciones.

☞ 4.2 Durante esta fase, los miembros del Equipo de Certificación evaluarán las actividades del solicitante mediante el monitoreo de eventos a través de la observación u otras formas de evaluación.

- ☞ 4.3 En coordinación con el EC la empresa cumplimentará:
- ☞ 4.3.1 Lo establecido en Parte III, Afectación, Desafectación y Capacitación de personal.
 - ☞ 4.3.2 La Demostración de Evacuación de Emergencia, si corresponde al tipo de aeronave que opera.
 - ☞ 4.3.3 Las Inspecciones de habilitación del personal de tripulantes y despachantes que se desempeñarán como Inspectores Reconocidos (si fue solicitado).
 - ☞ 4.3.4 Lo establecido en la Parte IV Capítulos 16 y 18.
- 4.3.5 Habilidadación de Instalaciones:
- 4.3.5.1 La Base Principal de Operaciones debe:
- a) Disponer de instalaciones sanitarias, dispositivos de alarma y equipos necesarios con fines de seguridad para casos emergencia.
 - b) Tener instalaciones adecuadas en iluminación, ventilación, amoblamiento y confort para el personal que desempeñe tareas técnico-operativas.
 - c) Las dimensiones de las oficinas estarán acordes a las necesidades de las tareas que se cumplirán.
 - d) El espacio, la temperatura, el nivel de ruido y el acceso controlado a las instalaciones destinadas al control de operaciones, serán adecuados para desempeñar las funciones de despacho y control.
 - e) Tener medios de comunicación habilitados que satisfagan las exigencias de la explotación propuesta, como lo establece la norma vigente.
 - f) Tener disponible y actualizada la documentación y legajos del personal (original) que establece la norma vigente.
 - g) Si para el explotador por razones administrativas, le es conveniente tener el legajo de tripulantes o despachantes en otra dependencia que no sea la Base Principal de Operaciones, deberá solicitar este desvío a la DOA y especificar su ubicación en el MOE.
 - h) Disponer de una dotación de personal que satisfaga las tareas que debe desarrollar, considerando reemplazos, vacaciones y horas de trabajo según lo disponga la normativa vigente, aún cuando dicho personal esté en situación de contrato.
 - i) Tener a la vista el Organigrama de la Base con el nombre del personal que desempeña la función.

Nota: El CESA y sus Anexos, Manuales de la empresa y Especificaciones Relativas a las Operaciones, aprobados/aceptados no estarán disponibles durante las inspecciones de habilitación original.

4.3.5.2 La Base de Escala debe:

- a) Disponer de instalaciones sanitarias, dispositivos de alarma y equipos necesarios con fines de seguridad y para casos emergencia.
- b) Las instalaciones serán adecuadas en iluminación, ventilación, amoblamiento y confort para el personal que desempeñe tareas técnico-operativas de la empresa.
- c) Las dimensiones de las oficinas estar acorde a las necesidades de las tareas que se cumplirán, estar equipadas y en buen estado de funcionamiento.
- d) El espacio, la temperatura, el nivel de ruido y el acceso controlado a las instalaciones destinadas al control de operaciones serán adecuados para desempeñar las funciones de despacho y control.
- e) Tener medios de comunicación habilitados que satisfagan las exigencias de la explotación propuesta.
- f) Tener disponible y actualizada toda la documentación que establece la normativa vigente.
- g) Disponer de una dotación de personal que satisfaga las tareas que se deben desarrollar, considerando reemplazos, vacaciones y horas de trabajo según lo disponga la normativa vigente, aún cuando dicho personal esté en situación de contratado.
- h) Disponer de zonas destinadas al servicio de pasajeros.
- i) Tener instalaciones para el almacenamiento y manipulación de la carga.
- j) Protección a los pasajeros, incluyendo precauciones de seguridad.
- k) Servicios que correspondan a Tránsito Aéreo o excepciones aprobadas.
- l) Copia de los legajos del personal al que se refiere la normativa vigente, comprendiendo también al personal contratado o tercerizado con toda la información del adiestramiento establecido.
- m) Tener actualizado el estado de las ayudas radioeléctricas y visuales disponibles en el aeródromo, para la aproximación de aeronaves.
- n) Tener personal (escala internacional) que entienda y hable el idioma español.
- o) Disponer de un Plan de Contingencia (accidentes) y de Seguridad específico de la empresa.
- p) Todo el personal de la Escala debe demostrar que ha cumplido con todas las exigencias de capacitación establecidas en la norma vigente.
- q) Manual de Operaciones del Explotador, las partes correspondientes a las actividades que realiza la Escala.
- r) Manual de Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (edición vigente).

Nota: El CESA y sus Anexos, Manuales de la empresa y Especificaciones Relativas a las Operaciones, aprobados/aceptados no estarán disponibles durante las inspecciones de habitación original.

4.4 Si en la Base Principal o de Escala no estuvieran disponibles algunos de los ítems enumerados en los párrafos 4.3.5.1 y 4.3.5.2, u otros que la ANAC exija, la empresa deberá detallar en sus Manuales de qué forma cumplirá con la presente normativa, para que la misma sea autorizada por la DNSO.

4.5 Ningún explotador podrá utilizar una Base Principal de Operaciones, Base de Escala o Servicio de Rampa si no se ha cumplido con las inspecciones establecidas en la Parte IV- Capítulo 16- Inspecciones- y ha sido notificado de la aprobación de la inspección y su correspondiente habilitación.

4.6 La DNSO podrá aprobar en forma transitoria la habilitación de una Base Principal /Escala/ Servicio de Rampa si considera que las discrepancias observadas en la inspección pueden ser solucionadas en un tiempo determinado; si las novedades no han sido solucionadas a satisfacción de la DNSO en el tiempo límite impuesto, la habilitación transitoria de Base/Rampa quedará suspendida.

☞ 4.7 Las inspecciones serán documentadas mediante Actas de Inspección, donde quedarán registradas las actividades realizadas, así como las observaciones que surjan. Eventualmente, estas observaciones podrán ser ampliadas mediante nota. Las acciones correctivas tomada por la empresa deben ser informadas fehacientemente por el solicitante. Dichas acciones podrían requerir modificaciones a los documentos revisados en la Fase 3. La DNSO podrá exigir una nueva inspección a fin de verificar las acciones tomadas.

☞ 4.8 Cuando el JEC y su equipo de certificación han confirmado que el solicitante ha cumplido con todos los requisitos exigidos en la "DEMOSTRACION E INSPECCION", da por concluida la Fase 4 y se procede a la Fase 5 "CERTIFICACIÓN", informando al Solicitante.

CAPÍTULO 5- FASE 5 CERTIFICACIÓN

☞ 5.1 Durante esta Fase el EC visará y elaborará y pondrá a la firma los documentos correspondientes para la emisión del CESA. Esta acción no será concretada hasta que el EC haya determinado que todos los procedimientos han sido cumplidos satisfactoriamente, lo cual sustenta la capacidad del solicitante para cumplir convenientemente con sus responsabilidades concordantes con las normas en vigencia.

- ☞ 5.1.1 El DOA verifica el cumplimiento del “Paquete Final de Certificación” acepta/aprueba los documentos y eleva por nota al DNSO el expediente para su posterior envío a la Dirección de Asuntos Jurídicos de la Dirección General Técnica y Administrativa de la ANAC con el correspondiente proyecto de acto administrativo para la prosecución del trámite. Una vez que la Dirección de Asuntos Jurídicos emita dictamen favor, se giran las actuaciones al Administrador Nacional de Aviación Civil para la suscripción del respectivo acto administrativo. Finalmente, el expediente este debe ser enviado, a través de la DNSO, al Departamento de Explotadores Aéreos de la DOA para la emisión del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.
- 5.2 El CESA y las Especificaciones Relativas a las Operaciones aprobadas, como así también el resto de la documentación aceptada/aprobada, se entregan al solicitante, de esta manera se completa el proceso de certificación.
- ☞ 5.3 Responsabilidades y obligaciones del Explotador posteriores a la certificación:
- ☞ 5.3.1 El titular del CESA es responsable del cumplimiento de las normas que regulan la actividad aerocomercial, de las limitaciones correspondientes y de lo establecido en las Especificaciones relativas a las operaciones aprobadas.
- ☞ 5.3.2 El titular del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos asume la responsabilidad de que todas las operaciones aerocomerciales se ejecuten solamente cuando se han cumplido todas las exigencias de seguridad y capacitación del personal para desarrollar dicha operación.
- ☞ 5.3.3 El Explotador asume la responsabilidad de la capacitación del personal, inclusive de aquel que haya sido contratado directamente o a través de un representante en el país o el exterior.
- ☞ 5.3.4 Es responsabilidad del Explotador solucionar las discrepancias que sean comunicadas por la ANAC en el tiempo límite que se imponga, como asimismo responder a todo requerimiento oficial en un término máximo de quince (15) días hábiles de recibida dicha solicitud, excepto que se haya establecido de otra manera.
- ☞ 5.3.5 El Explotador no podrá realizar operaciones que requieran una certificación especial de operación (Ejemplo ILS CAT II, RVSM, etc.) si no ha sido aprobado específicamente y la tripulación ha cumplido con el adiestramiento necesario para realizar tal operación.
- ☞ 5.3.6 El Explotador deberá seguir los procedimientos establecidos en sus Manuales aprobados/aceptados y mantenerlos actualizados.

- ☞ 5.3.7 La aprobación o aceptación de los documentos y las habilitaciones realizadas por la ANAC durante el Proceso de Certificación, implican para el explotador mantener las exigencias que le fueron impuestas en dicha aprobación/aceptación y de otras que a posteriori estableciere la misma autoridad.
- ☞ 5.3.8 Durante la ejecución de un vuelo, las aeronaves y la tripulación deberán llevar a bordo la documentación establecida por la regulación.
- ☞ 5.4 La empresa será controlada por la ANAC a través de Inspecciones, de acuerdo al Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional, o cuando la DNSO lo considere necesario.
- ☞ 5.5 La DOA designará un inspector principal (POI) que tendrá la tarea de la coordinación entre el explotador y el Director de la DOA, en todo lo referente a las operaciones, documentación, adiestramiento y otras situaciones que se presenten, y será el responsable en primera instancia de solucionar las inquietudes del explotador.
- ☞ 5.6 La DA designará un inspector principal (PMI) que tendrá la tarea de la coordinación entre el explotador y el Director de la DA, en todo lo referente a aeronavegabilidad, documentación, adiestramiento y otras situaciones que se presenten, y será el responsable en primera instancia de solucionar las inquietudes del explotador.
- ☞ 5.7 Los aspectos económico-financieros del solicitante de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos y posterior titular de un CESA, son competencia de la DNTA. La DNTA trabajará en coordinación con la DNSO para alertar respecto de la eventual degradación de estos aspectos que puede afectar directa o indirectamente la seguridad de las operaciones aerocomerciales.
- ☞ 5.8 Una vez finalizada esta Fase 5 de CERTIFICACIÓN se conformará el Legajo del Explotador, el que contendrá toda la información, solicitudes, actas, notas, documentación, guías de trabajo, etc., que se haya obtenido durante el desarrollo de las 5 fases, y el informe final del equipo de certificación, conformando el "Paquete Final de Certificación", este legajo será archivado mediante el Sistema de Gestión Documental Electrónica o el que en el futuro lo reemplace.

CAPÍTULO 6 – EMISIÓN DEL CESA Y DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES

- ☞ 6.1 El **Paquete Final de Certificación** con las 5 fases cerradas y aprobadas será elevado al Director de Operación de Aeronaves quién, conjuntamente con el Director Nacional de Seguridad

Operacional procederán a la confección del CESA y de la Resolución que firmará el Administrador Nacional de Aviación Civil certificando que el solicitante está habilitado para realizar operaciones aerocomerciales en las condiciones establecidas en la Resolución y en las Especificaciones Relativas a las Operaciones a partir de la fecha de firma del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.

- ☛ **6.2 Plan de vigilancia de pos-certificación.**- Después de haber certificado al nuevo explotador de servicios aéreos, la ANAC ejecutará un plan de pos-certificación como base para la inspección y vigilancia continua, siendo para ello muy importante el informe final del equipo de certificación, ya que destaca las áreas débiles que mostraron deficiencias durante las fases de certificación.

FIGURA 1.3

Instructivo Certificación de Explotadores Aéreos

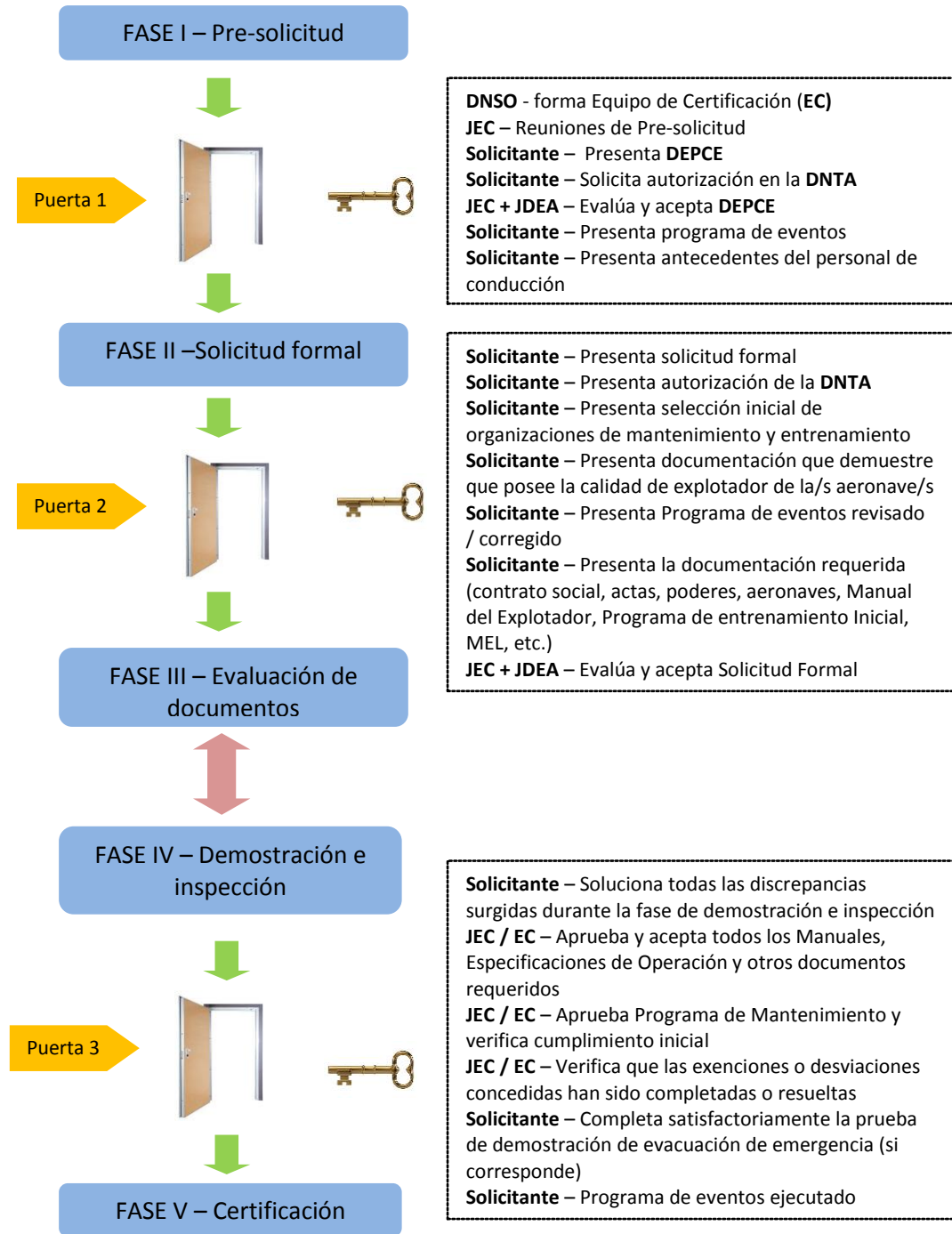


Figura 1.4 - Breve resumen de interacción de áreas financieras, jurídicas y técnicas de ANAC en el proceso de emisión de CESA

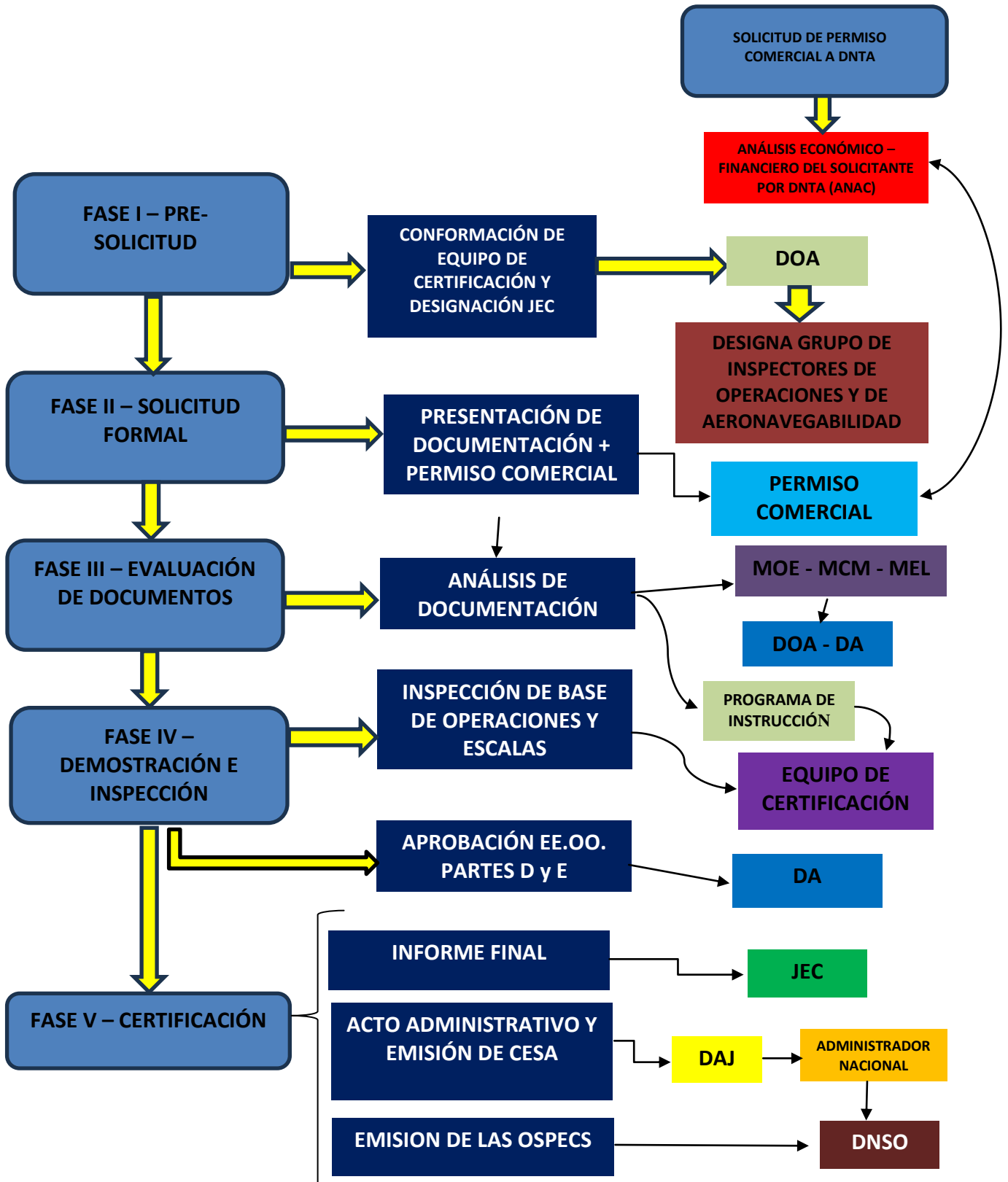


FIGURA 1.5 Declaración de Evaluación Previa del Candidato a Explotador (DEPCE)

| Declaración de Evaluación Previa del Candidato a Explotador (DEPCE) A ser llenada por el solicitante de un CESA | | | |
|--|--|--|---|
| SECCION A. DETALLES DEL SOLICITANTE | | | |
| A1. Nombre registrado de la empresa (Razón social): | | | |
| A2. Nombre de negocios (DbA) en caso que sea diferente a A1: | | | |
| A3. Dirección principal de la empresa y dirección postal en caso que sea distinta: | | A4. Teléfonos, fax y dirección electrónica: | |
| A5. Dirección de la base principal de operaciones: | | A6. Teléfonos, fax y dirección electrónica: | |
| A7. Fecha propuesta para el inicio de operaciones: dd: mm: aaaa: | | A8. Identificador de 3 letras solicitado en orden de preferencia: a. b. c. | |
| SECCION B. PERSONAL DE GESTION | | | |
| B1. Cargo | B2. Nombre | B3. Dirección electrónica y teléfono | |
| Ejecutivo responsable | | | |
| Director/Gerente de operaciones | | | |
| Responsable de mantenimiento | | | |
| Jefe de pilotos | | | |
| Responsable de calidad | | | |
| Director/Gerente de Seg. Op. | | | |
| SECCION C. INFORMACION SOBRE LAS OPERACIONES PROPUESTAS | | | |
| C1. Tipo de explotador: <input type="checkbox"/> RAAC 121 <input type="checkbox"/> RAAC 135 | | C3. Aprobaciones específicas (Marque todas las que apliquen): <input type="checkbox"/> Mercancías peligrosas <input type="checkbox"/> Operaciones con baja visibilidad <input type="checkbox"/> RVSM <input type="checkbox"/> EDTO <input type="checkbox"/> PBN <input type="checkbox"/> EFB <input type="checkbox"/> PED <input type="checkbox"/> Otras (Especificar) | |
| C2. Tipo de operación (Marque todas las que apliquen): <input type="checkbox"/> Operaciones regulares <input type="checkbox"/> Operaciones no regulares <input type="checkbox"/> Operaciones internas <input type="checkbox"/> Operaciones internacionales <input type="checkbox"/> Pax/Carga/Correo <input type="checkbox"/> Sólo Carga /Correo <input type="checkbox"/> Operaciones de Vuelo Suplementarias | | | |
| C4. Gestión de Aeronavegabilidad: | | | |
| SECCION D. INFORMACION SOBRE LA INSTRUCCION | | | |
| D1. Instrucción inicial <input type="checkbox"/> Convencional | D2. Instrucción periódica <input type="checkbox"/> Convencional | D3. Simuladores <input type="checkbox"/> Propios <input type="checkbox"/> CEAC Local <input type="checkbox"/> CEAC Extranjero <input type="checkbox"/> Aeronave | D4. Instrucción tercerizada <input type="checkbox"/> Si (Especificar) <input type="checkbox"/> No |
| En caso de utilizar simuladores de un CEAC (no propio) local o extranjero, o de contratar todo o parte de la instrucción a uno o varios terceros, deberá adjuntar a esta declaración un detalle de los CIAC/CEAC que pretende contratar, incluyendo el nombre, lugar, información de contacto, y la porción de la instrucción que pretende tercerizar con cada centro. | | | |

Figura 1.5 – Declaración de Evaluación Previa del Candidato a Explotador (DEPCE) (Reverso)

| SECCION E. INFORMACION SOBRE LAS AERONAVES | | | | | |
|--|-----------------------|--------------|--|---|-------------------------------|
| E1. Marca | E2. Modelo | E3. Cantidad | E4. Cantidad de asientos o capacidad de carga paga | E5. Tipo de contrato (Compra o arrendamiento) | E6. Fecha estimada de llegada |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| SECCION F. INFORMACION SOBRE LAS AREAS DE OPERACIÓN Y LAS RUTAS | | | | | |
| F1. Zonas geográficas previstas | F2. Rutas principales | | | | |
| | Origen | Destino | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| SECCION G. INFORMACION ADICIONAL | | | | | |
| G1. Información económico - financiera – Plan de negocios | | | | | |
| G2. Cualquier información adicional que provea una mejor comprensión de la operación o el negocio propuesto: | | | | | |
| | | | | | |
| SECCION H. DECLARACION DE CONFORMIDAD | | | | | |
| Con la firma de este documento declaro que la información contenida en el mismo es verdadera: | | | | | |
| H1. Nombre | H2. Cargo | H3. Fecha | H4. Firma | | |
| | | | | | |
| PARA USO EXCLUSIVO DE LA ANAC | | | | | |
| Recibido por: | | | Fecha de recepción: | | |
| Inspector Jefe de Equipo de Certificación asignado: | | | Responsable por la designación: | | |
| Número de certificación asignado: | | | | | |
| Observaciones/Comentarios | | | | | |
| | | | | | |

Figura 1.5.a – Instrucciones para llenar el formulario de Declaración de Evaluación Previa del Candidato a Explotador (DEPCE)**SECCIÓN A – DETALLES DEL SOLICITANTE**

- A1. Ingrese la razón social de la empresa, la dirección postal para correspondencia, el número de fax y la dirección electrónica (incluya cualquier otro nombre comercial, si es distinto del nombre de la empresa).
- A2. Ingrese el nombre comercial de la empresa, en caso que sea distinto a la razón social.
- A3. Esta dirección corresponde a la ubicación física donde está basado el gerente responsable.
- A4. Indicar los números de teléfono, fax y direcciones de correo electrónico para contacto.
- A5. Esta dirección corresponde a donde están basadas las actividades principales de operación. Es donde están localizadas las oficinas del personal de gestión de la empresa, requerido por la reglamentación. Si la dirección es la misma que la ingresada en el numeral A3, ingrese la frase “misma dirección”.
- A6. Indicar los números de teléfono, fax y direcciones de correo electrónico para contacto. Si ha indicado “misma dirección” en la casilla A5, puede dejar la casilla A6 en blanco.
- A7. Ingrese la fecha estimada de inicio de las operaciones. Debe tomar en cuenta que la fecha propuesta debe ser al menos 180 después de la solicitud.
- A8. Esta información será utilizada para asignar un número de identificación a la empresa, conocido como *designador de empresa explotadora de aeronaves*. Usted podrá indicar hasta tres identificadores de tres letras, como ABC, XYZ, etc. Si todas las opciones ya han sido asignadas a otros explotadores de servicios aéreos, se le asignará un número seleccionado de forma aleatoria.

SECCION B – PERSONAL DE GESTION

- B2. Ingrese los nombres del personal de gestión requerido.
- B3. Ingrese la información de contacto del personal de gestión propuesto.

Nota.- Los requisitos de puestos para el personal de gestión están especificados en la RAAC Parte 119.

SECCIÓN C – INFORMACION SOBRE LAS OPERACIONES

- C1. Indique el tipo de operación según el reglamento aplicable en función al peso y capacidad de las aeronaves a ser operadas.
- C2. Indique todas las opciones de operación que apliquen.
- C3. Indique todas las opciones de autorizaciones especiales que apliquen a la operación propuesta.
- C4. Indique la organización responsable de la gestión y realización de mantenimiento

SECCION D – INFORMACION SOBRE LA INSTRUCCION

- D1. Indique si la instrucción inicial del personal técnico (tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina, despachantes y personal de mantenimiento) será desarrollada e impartida según el método tradicional (prescriptivo).
- D2. Indique si la instrucción periódica del personal técnico (tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina, despachantes y personal de mantenimiento) será desarrollada e impartida según el método tradicional (prescriptivo).
- D3. Indique si se prevé utilizar simuladores propios o arrendados para la instrucción de vuelo, en caso de simuladores arrendados indique si están ubicados en el país o en el extranjero. En caso que la instrucción de vuelo se vaya a realizar íntegramente en las aeronaves (sin uso de simuladores) marque la casilla “aeronave”. Deberá adjuntar a formulario DEPCE un detalle que incluya el nombre, ubicación, información de contacto, categoría de los simuladores, de cada CIAC o CIACs cuyos simuladores pretende contratar.

- D4. Salvo que el 100% de la instrucción teórica y práctica para el personal técnico (tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina, despachantes y personal de mantenimiento) vaya a ser provista por personal propio del explotador, es necesario indicar que todo o parte de la instrucción será contratada con terceros. En caso de marcar "sí", deberá adjuntar al formulario DEPCE un detalle que incluya el nombre, ubicación, información de contacto, y la porción de instrucción que pretende tercerizar con cada centro o persona ajena al explotador.

SECCION E – INFORMACION SOBRE LAS AERONAVES

- E1. Indique la marca de fabricación de cada tipo de aeronave que pretende operar (Por ejemplo: Airbus, Boeing, Embraer, etc.)
- E2. Indique el modelo para cada tipo de aeronave que pretende operar (Por ejemplo: A320, B737-500, EMB170, etc.)
- E3. Indique la cantidad de aeronaves de cada tipo que pretende operar.
- E4. Indique la capacidad de asientos o capacidad de carga (para aeronaves de carga) de cada tipo de aeronave que pretende operar.
- E5. Indique para cada tipo de aeronave si serán adquiridas mediante compra o arrendamiento. En caso de existir una combinación de modalidades para aeronaves de un mismo tipo, puede aclarar los detalles en la casilla G2.
- E6. Indique la fecha estimada de llegada de las aeronaves.

SECCION F – INFORMACION SOBRE LAS AREAS DE OPERACIÓN Y LAS RUTAS

- F1. Indique las áreas geográficas donde pretende operar inicialmente. (Por ejemplo: Territorio nacional, América del Sur, etc.)
- F2. Indique las rutas principales de operación (Por ejemplo: Buenos Aires – Córdoba, Buenos Aires – Lima, Buenos Aires - Madrid, etc.)

SECCION G – INFORMACION ADICIONAL

- G1. Indique fecha de último balance general y fecha de presentación ante la DNTA para la evaluación financiera y económica del solicitante, nro, de expediente.
- G2. Incluya cualquier información adicional que pueda ayudar a comprender mejor la naturaleza de operación que pretende realizar. (Por ejemplo si va a adoptar un modelo de bajo costo, si va a realizar operaciones de chárter a un determinado destino, si va a operar como transporte para alguna empresa en particular, etc.) Cualquier información que se considere útil para facilitar un entendimiento cabal del alcance de las operaciones pretendidas debe ser incluido. Asimismo debe incluirse cualquier información adicional de las secciones A a la F que por falta de espacio no hubiera sido posible consignar en su casillero respectivo. Puede utilizar hojas adicionales en caso de ser necesario.

SECCION H – DECLARACION DE CONFORMIDAD

- H1. Indique el nombre de la persona responsable por el llenado y presentación del formulario.
- H2. Indique el cargo que desempeña en la empresa.
- H3. Indique la fecha de llenado de la solicitud. (Los plazos de la ANAC correrán a partir de la fecha de recepción).
- H4. Firme el documento original a ser entregado a la ANAC.

FIGURA 1.12.4 “MODELO DE DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO”

Se deberá presentar un listado completo todas las secciones apropiadas de las Partes 91, 121, 135 y 18 de las RAAC, que resulten pertinentes a la operación propuesta por el solicitante, haciendo referencia al manual o documento de la empresa en donde se dé cumplimiento, en una de las siguientes formas:

Ejemplo 1. Declaración de cumplimiento

121.383 Tripulantes y despachantes de aeronave. Requisitos

- (a) Manual de instrucción, Párrafo 10.1
 - (1) Manual de instrucción, Parr. 10.1 (a)
 - (2) Manual de instrucción, Parr. 10.1 (b)
 - (3) Manual de instrucción, Parr. 10.1 (c)
- (b) Manual de instrucción, Párrafo 10.2
 - (1) Manual de instrucción, Parr. 10.2 (a)
 - (2) Manual de instrucción, Parr. 10.2 (b)
 - (3) Manual de instrucción, Parr. 10.2 (c)

Ejemplo 2. Declaración de cumplimiento

121.563 Informe sobre irregularidades mecánicas. El Manual de Operaciones Pág. 51, Parr. 5, instruye al piloto al mando (PIC) sobre los requisitos y los métodos de completar las discrepancias de la aeronave en el registro técnico del avión (bitácora de mantenimiento). Se requiere que el PIC revise el registro técnico del avión (bitácora de mantenimiento) antes de cada vuelo y que determine la condición de cada reporte previo. El Manual de Mantenimiento del Explotador en el Párrafo 10.8 instruye al personal de mantenimiento sobre los requisitos para registrar las discrepancias descubiertas durante las verificaciones de pre-vuelo y otros tipos de verificaciones.

PARTE II

SOLICITUD DE RENOVACIÓN/MODIFICACIÓN DEL CESA Y RECERTIFICACIÓN

**ESPACIO DEJADO
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

PARTE II**SOLICITUD DE RENOVACIÓN, MODIFICACION DEL CESA Y RECERTIFICACIÓN****CAPÍTULO 7 RENOVACIÓN DEL CESA POR VENCIMIENTO**

7.1 Todo explotador de Transporte Aerocomercial para renovar su CESA, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

7.1.1 Elevar nota oficial al Director de la DOA, solicitando la renovación, con una anticipación mínima de sesenta (60) días hábiles antes del vencimiento del CESA.

7.1.2 Actualizar la documentación especificada en Capítulo 12, párrafo 12.1.4 y Capítulo 15 de este Manual.

Cumplir con lo establecido en Parte VIII, Apéndice III, bajo el título **RENOVACIÓN DE AUTORIZACIONES DE OPERACIÓN** en cuanto fuere requerido por la Dirección de Aeronavegabilidad.

7.1.3 Adjuntar comprobante de pago de los Aranceles correspondientes.

7.1.4 Informar por escrito si se conservan las condiciones anteriores de los Anexos de tripulación y aeronaves o si se desea realizar modificaciones.

7.1.5 Solicitar las inspecciones que correspondieren, de acuerdo a lo establecido en la Parte III-Capítulo 16.

7.1.6 Documentación que permita la evaluación del estado financiero, económico y legal del solicitante y la explotación realizada, para lo cual deberá presentar Memoria y Balance General suscripto por Contador Público, certificada su firma por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas que corresponda.

7.1.7 Haber solucionado, a satisfacción de la ANAC la/s discrepancia/s emergente/s de alguna inspección de seguridad operacional u otro control previo realizado por personal competente.

7.2 La DNSO se reserva el derecho de exigir el cambio o las enmiendas que considere necesarias, de toda la documentación que haya sido aprobada o aceptada en el ejercicio de la certificación que se vence.

CAPÍTULO 8 MODIFICACIÓN DEL CESA Y/O DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES.

8.1 Todo explotador de Transporte Aerocomercial para realizar una modificación al CESA o a las Especificaciones relativas a las operaciones, deberá someterse a un proceso de cinco fases:

-
- (1) **Pre-solicitud.**
 - (2) **Solicitud Formal.**
 - (3) **Evaluación de Documento**
 - (4) **Demostración e Inspección.**
 - (5) **Certificación.**

8.1.1 La complejidad del proceso dependerá de la magnitud del cambio requerido y de la capacidad del explotador para cumplir con los requisitos.

El explotador deberá plantear ante el DEA o el DAT el tipo de modificación pretendida a fin de ser asesorado sobre los requisitos, costos, tiempos estimados de la tramitación.

Formalizada la solicitud mediante nota dirigida al DEA adjuntando la documentación requerida, el equipo de trabajo formado a tal fin, procederá al análisis.

Satisfecha la fase de evaluación de documentos, se procederá a la Fase de demostración e Inspección, en caso de corresponder. De resultar satisfactoria la Fase 4, se procederá a la emisión de la certificación requerida.

Como en todo proceso de certificación, resulta relevante la evaluación del estado financiero, económico y legal del explotador y la explotación propuesta.

Cabe aclarar que toda modificación de CESA o Especificaciones relativas a las Operaciones requiere gestión de cambio, por lo que demanda tal evaluación.

A continuación se detallan algunos casos de Modificación de CESA y/o Especificaciones Relativas a las Operaciones.

8.1.2 Cuando la modificación se trate de incorporar servicios internacionales, deberá preverse una anticipación mínima de sesenta (60) días hábiles.

8.1.3 Si la solicitud se refiere a incorporar nuevas rutas, tramos de rutas / Bases de Operaciones o Bases de Escala, deberá preverse una anticipación mínima de quince (15) días hábiles y

- a) Presentar el permiso comercial (según Decreto N° 2186/92 del Poder Ejecutivo Nacional) emitido por la DNTA.
- b) Solicitar las inspecciones que correspondan de acuerdo a lo establecido en la Parte IV- Capítulo 16.
- c) Presentar las enmiendas de los documentos correspondientes.
- d) Entregar toda la documentación que sea requerida por la DNSO.
- e) Si la solicitud se refiere a cambio de certificación de la RAAC Parte 135 a la Parte 121, además, deberá:

- 1º) Remitir nota oficial, al Director de la DOA, informando el cambio de la actividad aerocomercial autorizada vigente.
- 2º) Cumplir con los requisitos que le formule la DNSO para producir el cambio.

8.1.4 Si la modificación involucra afectación de aeronaves de modelos ya operados por el solicitante, deberá cumplir lo establecido en el Capítulo 10 del presente Manual, Sin embargo, el explotador deberá prestar especial atención a diferencias de configuración que deriven en modificaciones de procedimientos, instrucción, mantenimiento. De tratarse de una variante, podría exigirse el desarrollo del proceso de certificación descrito en el punto siguiente.

8.2 Incorporación de un nuevo tipo de aeronave en la flota de un explotador

8.2.1 La incorporación de un nuevo tipo de aeronave en la flota de un explotador requiere que dicho explotador siga un proceso de certificación específico para ese tipo de aeronave, el cual es en esencia similar al proceso de certificación inicial que todo explotador debe llevar a cabo para obtener su CESA, incluyendo la presentación del DEPCE.

8.2.2 El proceso de certificación específico para un tipo de aeronave requerirá de las mismas inspecciones, revisiones, demostraciones, autorizaciones, aceptaciones y aprobaciones que son realizadas durante una certificación inicial de un explotador.

8.2.3 Un explotador no podrá operar un nuevo tipo de aeronave, mientras no haya enmendado sus Especificaciones Relativas a las Operaciones, en las que consten las respectivas autorizaciones que le faculden a conducir operaciones con ese tipo de aeronave.

8.2.4 Este tipo de trámite requiere ser iniciado, al menos, con seis (6) meses de anticipación a la fecha planificada para comenzar las operaciones

8.3 Algunas consideraciones generales:

8.3.1 Es responsabilidad del solicitante de una modificación del CESA o de las Especificaciones relativas a las operaciones, mantener actualizada la documentación o el trámite de la gestión.

8.3.3 Si transcurridos seis (6) meses de un requerimiento de documentación para la continuidad del trámite de modificación del CESA, Recertificación o de Aprobación, la DNSO no tuviera respuesta fehaciente por parte del explotador o solicitante, todos los documentos correspondientes al tema, quedarán invalidados y la empresa deberá iniciar un nuevo trámite, de acuerdo al procedimiento vigente.

8.3.4 La DNSO, por razones de espacio y soporte de peso, destruirá la documentación en soporte papel que se encuentre comprendida en el párrafo precedente.

8.3.5 La DNSO, solamente permitirá la tramitación de la documentación de la empresa y entregará la misma, a la/s persona/s que estén autorizadas.

8.3.6 La documentación deberá ser presentada al JEC/POI/PMI designado por la DNSO, o si éste lo dispusiera, en la "Mesa de Entradas General" de la Administración Nacional de Aviación Civil o por la plataforma de Trámites a Distancia (TAD).

CAPÍTULO 9 RECERTIFICACIÓN

9.1 El explotador de Servicios de Transporte Aerocomercial que se encontrara comprendido en lo establecido en el Capítulo 19, Párrafo 19.3.8, para reiniciar las operaciones aerocomerciales deberá cumplimentar lo establecido en las Partes I, II y III de este Manual.

PARTE III

EXIGENCIAS PARA AFECTACIÓN, DESAFECTACIÓN Y CAPACITACIÓN

**ESPACIO DEJADO
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

PARTE III**EXIGENCIAS PARA AFECTACIÓN/DESAFECTACIÓN Y CAPACITACIÓN****CAPÍTULO 10 AFECTACIÓN DE AERONAVES**

Nota: En caso de pretender incorporar una aeronave distinta a la ya operada por el explotador ver Parte II Capítulo 8, párrafo 8.2, del presente Manual.

10.1 Para afectar una/s aeronave/s en la obtención inicial del CESA o la incorporación de otros números de series de modelos ya operadas por el explotador se deberá:

10.1.1 Elevar nota dirigida al Director Operación de Aeronaves solicitando la afectación de la/s aeronave/s adjuntando:

10.1.2 Reservado (derogado RESOL-2019-481-APN-ANAC#MTR – BO N° 50529/19 – 16/07/2019).

10.1.3 Por cada aeronave a afectar, copia autenticada (por el Gerente/Jefe de Operaciones), de ambos lados, de la siguiente documentación:

- a) Certificado de Matriculación.
- b) Certificado de Propiedad.
- ☞ c) Formulario para solicitud de amarre aprobado por Resolución ANAC N° 195 del 16/3/2019. (RESOL-2019-481-APN-ANAC#MTR – BO N° 50529/19 – 16/07/2019) (Ver Figura 10.1.3 c) al final de este Capítulo)
- d) Comprobante de pago de Arancel correspondiente.

10.1.4 Elevar nota dirigida al Departamento de Aviación de Transporte solicitando la afectación de la/s aeronave/s adjuntando la documentación solicitada en la Parte VIII, Apéndice III.

10.1.5 Presentar las enmiendas de los documentos que correspondan a fin de incluir la/s aeronave/s.

10.1.6 Haber cumplido con las inspecciones requeridas y haber abonado los gastos correspondientes según lo establecido en el Capítulo 1, párrafo 1.18 (1.18.1 y 1.18.2) de este Manual.

10.1.7 Todo retraso en cumplir con los requisitos exigidos en los párrafos precedentes, o lo establecido en la Parte IV Capítulo 18, implica demora en la entrega del documento correspondiente, siendo esta morosidad exclusiva responsabilidad del solicitante.

Figura 10.1.3 c)

FORMULARIO PARA LA SOLICITUD DE AMARRE

| | | | | |
|--|---------------------|--------------------|-----------|--|
| FECHA DE INICIO DEL TRÁMITE | DD / MM / AA | | | |
| EXPLOTADOR DE AERÓDROMOS | | | | |
| EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS | | | | |
| AERÓDROMO | | | | |
| BASE DE PRINCIPAL OPERACIONES EN EL AERÓDROMO | SI | | NO | |
| NUMERO DE CESA (AOC) | | | | |
| TIPO DE AERONAVE | | | | |
| MATRICULA | | | | |
| FIRMAS AUTORIZADAS | | | | |
| FIRMA Y ACLARACIÓN | | | | |
| | | | | |
| FECHA | | DD / MM/ AA | | |

CAPÍTULO 11 DESAFECTACIÓN DE AERONAVE/S

11.1 La DNSO desafectará del Anexo I (Registro de Aeronaves Afectadas) de la empresa, la/s aeronave/s o tipo de aeronave/s por propia iniciativa en las siguientes situaciones:

- a) Cuando el explotador no pueda mantener las condiciones bajo las cuales han sido incorporadas, ya sea desde el punto de vista operacional, de aeronavegabilidad o legal.
- b) Cuando el explotador no pueda dar cumplimiento a la regulación aplicable por la entrada en vigencia de requisitos adicionales, según disponga la norma.
- c) Falta de seguro vigente de la aeronave.
- d) Por indicación de la DNTA.

11.2 La DNSO desafectará del Anexo I (Registro de Aeronaves Afectadas) de la empresa, la/s aeronave/s o tipo de aeronave/s, a solicitud del explotador:

- a) Si presentó carta dirigida al Director Operación de Aeronaves solicitando la desafectación de la/s aeronave/.
- b) Reservado (derogado RESOL-2019-481-APN-ANAC#MTR – BO N° 50529/19 – 16/07/2019).

11.3 Reservado.

11.4 Reservado.

CAPÍTULO 12 AFECTACIÓN DE TRIPULANTES ARGENTINOS

12.1 Para afectar tripulantes argentinos el solicitante deberá:

12.1.1 Presentar carta dirigida al Director Operación de Aeronaves solicitando la afectación del/los tripulantes, indicando la función a la que será/n afectado/s: Piloto, Instructor, Copiloto.

12.1.2 Reservado (derogado RESOL-2019-481-APN-ANAC#MTR – BO N° 50529/19 – 16/07/2019).

12.1.3 Presentar copia autenticada por el Gerente/Jefe de Operaciones en ambos lados de la/s licencia/s de vuelo (de acuerdo a las normas vigentes), con su/s correspondiente/s habilitación/es a la/s aeronave/s a la/s cual/es desea afectarlo/s.

12.1.4 Presentar copia autenticada por el Gerente/Jefe de Operaciones en ambos lados de la/las certificación/es médica/s aeronáutica/s en vigencia que corresponda/n con la/s Licencia/s de vuelo presentada/s.

12.1.5 Presentar la certificación que acredite el adiestramiento siguiente:

- a) Factores Humanos / CRM, según corresponda.

- b) Interferencia Ilícita.
- e) Mercancías peligrosas.
- f) Interceptación de Aeronaves Civiles.
- g) Conocimiento del MOE y las Especificaciones relativas a las operaciones de la empresa.
- h) Control en vuelo de línea, rutas y aeródromos (solo para operaciones RAAC-135).
- i) Lo establecido en el Capítulo 15- Capacitación del personal.

12.1.6 En caso de requerirse Habilitación de Tipo de Aeronave en la que cumplirá/n funciones, la misma debe encontrarse vigente de acuerdo a lo requerido en la norma.

12.1.7 Para afectar tripulantes titulares de una Habilitación de Clase y Tipo de Aeronave, comprobante/s que demuestre/n que dicho personal ha realizado la mínima actividad de vuelo que exige la norma vigente para ejercer esa función.

12.1.8 Reservado.

12.1.9 Reservado.

CAPÍTULO 13 AFECTACIÓN DE TRIPULANTES EXTRANJEROS

☞ 13.1 Los tripulantes extranjeros que vuelen en una aeronave con matrícula argentina afectada a cualquier empresa argentina deberán presentar a la DOA de la ANAC para su afectación:

- a) Copia de la reválida de la licencia extranjera otorgada por la Dirección de Licencias al Personal.
- b) Lo requerido en párrafos 12.1.1, 12.1.6 y 12.1.7.
- c) Lo requerido en Capítulo 15 “CAPACITACION DEL PERSONAL”.

☞ 13.2 Los tripulantes extranjeros que vuelen en una aeronave con matrícula extranjera afectada a cualquier empresa argentina deberán presentar a la DOA de la ANAC:

- a) i. Licencia otorgada por el Estado al cual pertenece la matrícula de la aeronave, o reválida en su caso.
- ii. Toda la documentación probatoria de sus calificaciones debidamente legalizada por un Agente Consular argentino acreditado en la jurisdicción de la autoridad extranjera que expidió la licencia en cuestión, o bien por la Convención de La Haya del 5 octubre de 1961.
- iii. La Certificación Médica Aeronáutica extranjera que corresponda a la licencia.
- b) Lo requerido en los párrafos 12.1.1-12.1.6-12.1.7.
- c) Original y copia del pasaporte. Si se trata de un país al cual la Argentina le requiere visa, original y copia de la misma para su certificación por parte de la autoridad.

CAPÍTULO 14 DESAFECTACIÓN DE TRIPULANTES

14.1 La DOA desafectará del Anexo II de la empresa, por propia iniciativa, a los tripulantes afectados por las siguientes causas:

- 14.1.1 No tener cumplida la totalidad del adiestramiento que exige la norma vigente.
- 14.1.2 Tener vencida su Certificación Médica Aeronáutica.
- 14.1.3 No haber solucionado a satisfacción de la DOA, la/s discrepancia/s emergente/s de una inspección de seguridad operacional u otro control realizado por personal competente, vencido el tiempo límite impuesto.
- 14.1.4 No presentar la certificación de cualquier exigencia de capacitación establecida en la norma vigente requerida por la ANAC, vencido el tiempo límite impuesto.
- 14.2 La DOA desafectará del Anexo II, a solicitud de la empresa, a los tripulantes afectados cuando se cumplan los requisitos siguientes:
 - 14.2.1 Presentación de nota dirigida al Director Operación de Aeronaves solicitando la desafectación del/los tripulantes.
 - 14.2.2 Reservado (derogado RESOL-2019-481-APN-ANAC#MTR – BO N° 50529/19 – 16/07/2019).

CAPÍTULO 15 CAPACITACIÓN DEL PERSONAL

El Programa aprobado de instrucción del explotador es un sistema de instrucción que incluye currículos, instalaciones, instructores, inspectores, material didáctico, métodos para impartir instrucción y procedimientos de evaluación y de verificación de la competencia. Este sistema debe satisfacer los requerimientos del programa aprobado de instrucción establecido en las RAAC Parte 121 y Parte 135 y, garantizar que todo miembro de la tripulación, personal de mantenimiento y despacho de vuelo se mantenga adecuadamente entrenado en cada aeronave, posición y tipo de operación en la cual sirven. La capacitación exigida al personal es la que surge del Programa aprobado, que a su vez debe cumplir las exigencias reglamentarias.

15.1 Tripulantes de vuelo:

- 15.1.1 Los tripulantes para ser afectados y mantener su afectación en una empresa que opera bajo la Parte 121 de las RAAC, deberán haber cumplido todas las exigencias de adiestramiento que impone la mencionada norma.
- 15.1.2 Los tripulantes para ser afectados y mantener su afectación en una empresa que opera bajo la Parte 135 de las RAAC, deberán haber cumplido todas las exigencias de adiestramiento que impone la mencionada norma.
- 15.1.3 Ninguna persona podrá desempeñarse como tripulante de una aeronave de una empresa certificada para operar según la RAAC Parte 121 o 135, si no ha cumplido con el adiestramiento que exige la norma vigente para cumplir las funciones conferidas en su licencia.

15.1.4 Ningún tripulante podrá realizar una operación de vuelo de Transporte Aerocomercial si no ha cumplido con el adiestramiento que exige la regulación vigente para realizar dicha operación.

15.1.5 Ningún tripulante afectado como Piloto y designado Comandante de Aeronave por la empresa podrá realizar operaciones bajo reglas de vuelo IFR si no ha cumplido con el adiestramiento que lo habilita a realizar tales operaciones exigido en la regulación vigente.

15.1.6 Ningún tripulante afectado podrá realizar operaciones que requieran una certificación especial de operación (ejemplo CAT-II/III, RVSM, etc.) si no ha cumplido con el adiestramiento que lo habilita a realizar tal operación.

15.1.7 Ningún tripulante puede iniciar vuelos en una aeronave, si se superó el plazo de noventa (90) días a partir de la fecha de la habilitación en simulador para dicha aeronave.

15.1.8 Lo establecido en el párrafo 15.1.7 es aplicable a los tripulantes que hayan sido habilitados al tipo de aeronave en un simulador clase III D, si no inició la actividad para la cual fue habilitado dentro de los noventa (90) días posteriores a su habilitación.

15.1.9 En todos los casos, el personal comprendido en el párrafo 15.1.7 o 15.1.8 precedente deberá ser rehabilitado por la ANAC.

15.2 Entrenamiento periódico en la aeronave:

15.2.1 Si el explotador requiere que el entrenamiento periódico de los tripulantes de vuelo se realice en la aeronave deberá:

- a) Con quince (15) días hábiles de antelación o diez (10) días hábiles si dicho entrenamiento ha sido aprobado en el MOE), presentar el plan de tal instrucción en la DOA con el detalle de los cursos teóricos y prácticos a desarrollar.
- b) Disponer de aulas en las que se dictarán las clases teóricas.
- c) Elevar el/los nombre/s del/los instructores de la aeronave, debiendo además el instructor de vuelo demostrar que ha desarrollado dicha actividad dentro de los últimos ciento ochenta (180) días.
- d) Elevar copia de licencia y Certificación Médica Aeronáutica acorde vigente.
- e) Informar lugar, fecha y horarios en que se realizará el curso teórico.
- f) Finalizada la instrucción práctica deberá elevar a la DOA:
 - 1º) Copia de la Planilla de Evaluación de la instrucción práctica en vuelo realizada (dicha Planilla debe estar detallada en el Manual de Instrucción).
 - 2º) Nombres y apellidos del piloto/s e instructor
 - 3º) Copia legible del plan de vuelo de cada vuelo/s.

15.3 Tripulantes de cabina de pasajeros:

15.3.1 Ningún explotador puede utilizar una persona, ni persona alguna puede desempeñarse como tripulante de cabina de pasajeros de una aeronave, si no ha cumplido con el adiestramiento que exige la regulación vigente para cumplir las funciones conferidas en su certificado de idoneidad.

15.4 Despachantes de Aeronave:

15.4.1 Los despachantes de aeronave deberán demostrar el adiestramiento siguiente:

- a) Inicial/recurrent (al tipo de aeronave que despacha).
- b) Pericia por parte de la ANAC.
- c) Familiarización operativa.
- d) Factores Humanos/CRM.
- e) Mercancías Peligrosas.
- f) Interferencia ilícita.
- g) Adiestramiento en el MOE y Especificaciones relativas a las operaciones (con las rutas que recibe y despacha).

15.5 El personal que no es tripulante o despachante de aeronaves y que cumple funciones que se relacionan en forma directa con alguna de las fases de alistamiento para operación del vuelo de la aeronave, incluyendo tráfico y carga, deberá demostrar:

- a) Que recibió en los últimos doce (12) meses instrucción respecto de la política de la empresa (MOE).
- b) Que recibió en los últimos veinticuatro (24) meses adiestramiento sobre seguridad (interferencia ilícita).
- c) Que recibió en los últimos veinticuatro (24) meses instrucción sobre Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

15.6 Excepto lo establecido en los párrafos 15.7 y 15.8, ninguna certificación de instrucción, adiestramiento o capacitación será reconocida por la DOA, si el instructor/inspector que la certificó no está acreditado (reconocido) en los Manuales aprobados de la empresa.

15.7 La DOA aceptará la certificación del adiestramiento si la misma ha sido autenticada por un Centro de Entrenamiento de Aeronáutica Civil (CEAC), un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) o una empresa de Transporte Aéreo debidamente autorizada y siempre que se haya cumplido con las exigencias de la norma vigente para esta tarea, o por quien haya sido autorizado por la DOA por alguna situación especial a impartir un tema determinado.

15.8 La DOA dará por cumplido el adiestramiento terrestre anual de la materia que imparte un tripulante si es instructor reconocido de la empresa. Dicho adiestramiento, además, deberá ser autenticado por el titular de operaciones o autoridad superior de la empresa.

15.9 La documentación que emite la empresa al personal que desempeña funciones en vuelo y/o en tierra, exigible por la ANAC debe registrar como mínimo:

-
- a) Datos personales y nombre de la empresa.
 - b) Tipo de adiestramiento que certifica.
 - c) La fecha de vencimiento.
 - d) La firma del Gerente de Operaciones o personal reconocido por la ANAC.

15.10 Es responsabilidad del explotador impartir y mantener el adiestramiento de todo el personal involucrado en las operaciones que son inherentes al transporte aerocomercial, conforme los requerimientos establecidos en las RAAC y sus Manuales.

Cuando se trate de servicios tercerizados, ya sea en el país o en el extranjero, los explotadores deberán asegurarse que la instrucción que recibe el personal de las empresas que los prestan, cumpla con las políticas y procedimientos contenidos en el Manual de Operaciones de la Empresa (MOE) del explotador.

15.11 El explotador que solicita a la DOA una inspección en vuelo, deberá archivar en el legajo del personal inspeccionado el formulario original de dicha inspección certificado por el inspector asignado por la Dirección Operación de Aeronaves.

15.12 La DA aceptará la certificación del adiestramiento si la misma ha sido autenticada por Centros de Instrucción de Mecánicos Aeronáuticos o una empresa de Transporte Aéreo debidamente autorizada y siempre que se haya cumplido con las exigencias de la norma vigente para esta tarea, o por quien haya sido autorizado por la DA por alguna situación especial a impartir un tema determinado.

PARTE IV

INSPECCIONES - COSTOS

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

PARTE IV**INSPECCIONES - COSTOS****CAPÍTULO 16 INSPECCIONES**

16.1 La empresa deberá solicitar a la DNSO las siguientes inspecciones de Seguridad Operacional:

☛ 16.1.1 Previas a la certificación:

- a) Bases de Operaciones (Principal y Escalas)
- b) Rutas asignadas (en vuelo), la DOA podrá autorizar que la inspección se realice en la inauguración comercial de la ruta.
- c) Evacuación de emergencia (si corresponde de acuerdo a la normativa vigente).
- d) Bases de Mantenimiento (Principal y Escalas).
- e) Aeronaves.
- f) Cualquier otra que la DNSO disponga.

☛ 16.1.2 Previa a la renovación del CESA:

- a) La Base principal de Operaciones.
- b) Base Principal de Mantenimiento.
- c) Aeronaves.
- d) Cualquier otra que la DNSO disponga.

16.1.3 Previa a la modificación del CESA o las Especificaciones Relativas a las operaciones:

- a) Todas las inspecciones que determine la DNSO concordante con la modificación solicitada.

☛ 16.1.4 Previa a la Recertificación:

- a) Bases de Operaciones (Principal y Escalas).
- b) Rutas asignadas (en vuelo), la DOA podrá autorizar que la inspección se realice en la inauguración comercial de la ruta.
- c) Evacuación de emergencia (si estuviere pendiente).
- d) Bases de Mantenimiento (Principal y Escalas).
- e) Aeronaves.
- f) Cualquier otra que la DNSO disponga.

☛ 16.1.5 Previa a la inauguración de una nueva escala, ruta o tramo de ruta:

- a) Base de Operaciones de Escala.

b) Rutas asignadas (en vuelo), la DOA podrá autorizar que la inspección se realice en la inauguración comercial de la ruta.

c) Base de Mantenimiento Escala.

16.1.6 Previo a la rehabilitación de una escala o ruta que no se utilizó por un período de seis (6) meses con vuelos regulares, la DOA podrá autorizar la inspección de ruta al momento de la inauguración.

16.1.7 Si se aplicó lo establecido en el Capítulo 19 (párrafo 19.3) y la DNSO determina la conveniencia de realizar una inspección de Seguridad Operacional para que la empresa reinicie las operaciones aerocomerciales.

16.1.8 Habilitación para desempeñarse como inspector reconocido.

16.2 Las discrepancias emergentes de la inspección previa a la certificación, renovación, recertificación, rehabilitación o modificación del CESA indicadas precedentemente deberán ser solucionadas e informadas a la DNSO.

16.3 La DNSO se reserva el derecho de no emitir el certificado solicitado si no se informa que se han solucionado las discrepancias observadas a la empresa, o si éstas no satisfacen la normativa vigente.

☛ 16.4 El Director/Gerente de operaciones, como representante de la empresa, deberá estar presente en la inspección a la Base Principal de Operaciones. El Representante Técnico, como representante de la empresa, deberá estar presente en la inspección a la Base Principal de Mantenimiento.

16.5 El responsable de la escala de la empresa, si le es requerido, deberá estar presente en las inspecciones de Seguridad Operacional (por certificación) que dispusiera la DNSO en dichas escalas.

16.6 En todos los casos, la solicitud de Renovación/Modificación del CESA o Recertificación, implica el control o revisión de toda la documentación que haya aprobado la DNSO, exigiendo los cambios o las enmiendas que considere deben ser aplicadas de acuerdo a la norma vigente.

16.7 Las inspecciones de Seguridad Operacional son de carácter obligatorio para todas las empresas certificadas, en consecuencia deberán cumplir con la fecha que la DNSO disponga para su ejecución.

16.8 Si la empresa no pudiera ser inspeccionada por causas de su responsabilidad, la DNSO suspenderá el CESA hasta que se realice la inspección en salvaguarda de la seguridad.

16.9 Ninguna inspección de habilitación de ruta o tramo de ruta será realizada, si previamente el explotador no presentó en la DNSO la documentación para la aprobación de dicha ruta o tramo de ruta para ese tipo de aeronave, o no fue habilitada la Base de Escala correspondiente, si es aplicable.

16.10 Si una o más escalas que se encuentra distante 100 Km. o más de la Base Principal del explotador, la actividad aerocomercial se origina y regresa a dicha escala y además tiene basado en la misma a personal de tripulantes/despachantes operativos, a los efectos de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, será considerada como una Base de Operaciones en consecuencia se encuentra comprendida:

- a) En lo establecido en el párrafo 16.1.2 de este Capítulo, los explotadores certificados según RAAC 121 y RAAC 135.
- b) En lo establecido en las RAAC 135 Subparte B – Operaciones de Vuelo (RAAC 135.63).

☞ 16.11 La ANAC establecerá las oportunidades en que una empresa titular de un CESA vigente (para realizar operaciones no regulares, internas e internacionales de pasajeros, correo y carga utilizando aeronaves de gran porte) deberá dar cumplimiento al presente capítulo y solicitar las inspecciones de ruta y base de operaciones de escala.

16.12 La empresa deberá asumir el costo de las inspecciones que solicite, de acuerdo a lo establecido en las normas y disposiciones vigentes, que incluye: viáticos, movilidad, traslado hasta y desde el lugar de la inspección, seguro de salud, tasas o impuestos emergentes de la inspección solicitada.

☞ 16.13 El equipo de inspección será designado por la ANAC conforme al tipo de inspección y a la complejidad de la empresa a inspeccionar.

16.14 Empresas extranjeras que operan en el país: Todas las empresas de transporte aerocomercial que operen en la República Argentina, están sujetas a ser inspeccionadas por la ANAC.

CAPÍTULO 17 - RESERVADO

CAPÍTULO 18 - ARANCELES

18.1 La empresa solicitante debe abonar el arancel vigente que corresponda por el servicio que solicita.

☞ 18.2 El pago del arancel de todo trámite detallado en este manual, se abonará al inicio de la gestión, a efectos de que el programa de tareas cuente con recursos adecuados. El/los comprobantes de pago deben ser adjuntados a la Solicitud Formal.

18.3 Si no se cumple con lo establecido en el párrafo 18.2 precedente, el trámite administrativo que corresponda se suspenderá por el tiempo que demore su cumplimiento.

18.4 El arancel correspondiente a las inspecciones, se abonará en pesos efectivos de acuerdo a lo establecido en la norma vigente. Si la inspección fuera en el extranjero se abonará según lo establecido en la norma respectiva.

18.5 El arancel de los documentos emitidos podrá ser abonado por los medios disponibles a tal fin (e-pagos).

PARTE V

VIGENCIA DEL CESA - ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

PARTE V**CAPÍTULO 19 VIGENCIA DEL CESA - ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES**

19.1 La pérdida de vigencia del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) por vencimiento/suspensión, por decisión de la empresa o por determinación de la DNSO implica:

- 19.1.1 La suspensión de la aprobación/ aceptación de los Manuales de la empresa.
- 19.1.2 La suspensión de las Especificaciones Relativas a las Operaciones aprobadas por la DNSO.
- 19.1.3 La suspensión de toda aprobación específica de operación que le hubiere emitido la DNSO.

19.2 Si la empresa dejara de operar en vuelos regulares por más de seis (6) meses en alguna de sus rutas o escalas aprobadas en las Especificaciones Relativas a las Operaciones antes de reiniciar sus operaciones en dicha ruta, tramo de ruta o escala, deberá solicitar a la DNSO para su rehabilitación las inspecciones correspondientes, de conformidad a lo establecido en el Capítulo 16.

19.2.1 La solicitud referida precedentemente, debe ser presentada como mínimo con una antelación de quince (15) días hábiles al inicio programado de la operación.

19.3 Siempre que la empresa haya dado inicio a las operaciones, la DNSO podrá suspender el CESA por las siguientes causas:

- 19.3.1 Falta de renovación del seguro.
- 19.3.2 Por no tener afectado como mínimo una tripulación de vuelo.
- 19.3.3 Por no cumplir con los requerimientos mínimos de la RAAC Parte 119 en cuanto a Personal de conducción requerido para realizar operaciones bajo las RAAC Parte 121 o RAAC Parte 135, según corresponda.
- 19.3.4 Si la empresa se niega a recibir una inspección de Seguridad Operacional establecida por la DNSO en la fecha fehacientemente notificada.
- 19.3.5 Al día del vencimiento, si la empresa no solicitó la renovación del CESA.
- 19.3.6 Por no tener afectada como mínimo UNA (1) aeronave.
- 19.3.7 Por información de la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (DNATA), que ha suspendido o revocado los permisos comerciales de la empresa.
- 19.3.8 Si la empresa dejó de operar por más de SEIS (6) meses.

19.4 Si la empresa decide suspender una ruta, tramo de ruta y/o Base de Escala asociada a determinada ruta, deberá informar esta decisión a la DOA en un plazo que no supere los quince (15) días de dicha suspensión.

19.5 Al cumplirse seis (6) meses de una situación como lo indicado en el párrafo 19.4 precedente, la empresa deberá enmendar las Especificaciones Relativas a las Operaciones suprimiendo la ruta, tramo de ruta o Base de Escala (aeródromo) que corresponda a través del procedimiento vigente.

PARTE VI

APÉNDICE I

ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES

**ESPACIO DEJADO
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

PARTE VI**APÉNDICE I****ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES**

1. Las Especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs) son las autorizaciones, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones relacionadas con el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) y sujetas a las condiciones establecidas en los manuales del explotador. Son emitidas por la DNSO.

2. Las OpSpecs:
 - 2.1. deberán contener las autorizaciones, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones, y limitaciones según las cuales cada tipo de operación debe ser conducido;
 - 2.2. forman parte del CESA y están sujetas a las condiciones establecidas en los manuales del explotador;
 - 2.3. incluirán, como mínimo, la información enumerada en los Párrafos (a) y (b) de la Sección 119.49 y tendrán el formato establecido en el Apéndice D de las RAAC Parte 119.



| ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES SPECIFICATIONS OPERATIONS (Sujeto a las condiciones aprobadas en el Manual de Operaciones) (Subject to the approved conditions in the Operations Manual) | | | | | |
|--|-----------|--|---|-------------------------|-----------|
| ANAC – Información de contacto (Issuing Authority contact details) ¹ | | | | | |
| Teléfono (Telephone): | | | E-mail: dnso@anac.gob.ar | | |
| CESA N° (AOC#) ² : Apéndice (Appendix). | | Explotador Aéreo (Operator name) ³ : Nombre Comercial (Dba trading name): . | | | |
| Fecha (Date) ⁴ : Reemplaza el de fecha: (This Opspecs modifies Opspecs dated)- | | | Firma Digital (Digitally Signed by): | | |
| Modelo de Aeronave (Aircraft model) ⁵ : | | | | | |
| Matrícula (Register) | N/S (S/N) | Matrícula (Register) | N/S (S/N) | Matrícula (Register) | N/S (S/N) |
| | | | | | |
| Tipo de Operación: Transporte Aero comercial <input type="checkbox"/> Pasajeros (#) <input type="checkbox"/> Carga <input type="checkbox"/> Otros: Types of operation: Commercial air transportation <input type="checkbox"/> Passengers (#) <input type="checkbox"/> Cargo <input type="checkbox"/> Other´s 6: | | | | | |
| Área (s) de operación (Area(s) of operation) ⁷ .. | | | | | |
| Limitaciones Especiales (Special limitations) ⁸ : | | | | | |
| APROBACIÓN ESPECÍFICA SPECIFIC APPROVAL | SI YES | NO NO | DESCRIPCIÓN DESCRIPTION ⁹ | COMENTARIOS REMARKS | |
| Mercancías Peligrosas Dangerous goods | | | | | |
| Operación con baja visibilidad (Low visibility operations) | | | | | |
| Aproximación y aterrizaje Approach and landing | | | CAT ¹⁰ RVR: ___m DH ___ft | | |
| Despegue (Take-off) | | | RVR ¹¹ | | |
| Créditos Operacionales (Operational Credits) | | | ¹² | | |
| RVSM ¹³ <input type="checkbox"/> N/A | | | | | |
| EDTO ¹⁴ <input type="checkbox"/> N/A | | | Umbral de tiempo ¹⁵ : _____ minutos Time threshold ¹⁵ : _____ minutes Tiempo máximo de desvío ¹⁵ : _____ minutos Maximum diversion time ¹⁵ : _____ minutes | | |
| Especificaciones de Navegación AR Para operaciones PBN (AR Navigation specifications for PBN operations) | | | ¹⁶ | | |
| Aeronavegabilidad (Continuing airworthiness): | X | X | ¹⁷ | | |
| EFB (EFB) | | | ¹⁸ | | |
| Otros (Other´s) ¹⁹ | | | | | |

PARTE VII

APÉNDICE II

SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO SANITARIO

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE II

SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO SANITARIO

☛ 1. Conceptos Generales.

De acuerdo con lo establecido en la Parte 91 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), Sección 91.27, se denominan Operaciones Aéreas Sanitarias a las siguientes actividades:

- (1) Servicio de Transporte Aéreo Sanitario.
- (2) Evacuación Sanitaria.
- (3) Traslado Aéreo de Órganos.

La Evacuación Sanitaria y el Traslado Aéreo de Órganos, contemplados en los numerales (2) y (3) de la Sección 91.27, tienen como característica que:

- (1) No se realizan como un servicio habitual a terceros;
- (2) Han sido un traslado excepcional;
- (3) Se realizan sin fines de lucro; y
- (4) Se llevan a cabo para evitar un mal mayor, por cuestiones de emergencia o de suma necesidad.

Por el contrario, el Servicio de Transporte Aéreo Sanitario es una operación comercial que deberá desarrollar una empresa de transporte aerocomercial, certificada de conformidad con la Parte 119 de las RAAC, para operar bajo las Partes 121 o 135 de las RAAC –según corresponda-, con aeronaves debidamente equipadas y personal médico entrenado.

1.1 Definiciones

1.1.1 Se denomina Servicio de Transporte Aéreo Sanitario (STAS), a toda serie de actos destinados a trasladar en una aeronave habilitada a tales fines y por vía aérea, pacientes de un aeródromo a otro bajo responsabilidad médica.

1.1.2 Se denomina médico aeroevacuador a todo profesional médico que acredite haber aprobado las exigencias previstas en el Curso de Capacitación en Evacuación Aeromédica y se encuentre afectado a una empresa que brinde servicio de Transporte Aéreo Sanitario.

1.2 Especificaciones en el Plan de Vuelo.

1.3.1 En la declaración del tipo de operación aérea sanitaria que se realice en el plan de vuelo, se deberá insertar en la Casilla 18, y a continuación del indicador “STS”, la información correspondiente a cada modalidad de operación conforme a las abreviaturas que en cada caso se ha especificado: STS / STAS (para indicar un Servicio de Transporte Aéreo Sanitario).

2. Conceptos Particulares

2.1 Servicio de Transporte Aéreo Sanitario (STAS)

2.1.1 Toda persona humana o jurídica, pública o privada que haya obtenido previamente la concesión o autorización correspondiente podrá ser habilitada por la ANAC para explotar un STAS.

2.1.2 Los aeroclubes que en virtud de necesidades públicas requieran autorización a la ANAC, para realizar Servicios de Transporte Aéreo Sanitario como actividad aerocomercial complementaria en su zona de influencia por carencia de un eficiente servicio o por ausencia total del mismo, deberán satisfacer las exigencias previstas en el Decreto 3.039/73, y demás normas reglamentarias de certificación que le sean aplicables.

2.1.3 Se otorgará habilitación para la explotación de STAS una vez cumplimentados los requisitos que a continuación se detallan:

a) Empresa titular de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) otorgado por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) o aeroclub autorizado, en virtud de los alcances previstos en el Decreto 3.039/73).

b) Exigencias sobre material a emplear:

- Aeronave/s habilitada/s por la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) para realizar Transporte Aéreo Sanitario mediante su certificación técnica y poseer el siguiente equipamiento mínimo (Ver RAAC Parte 121, Sección 121.352, RAAC Parte 135, Sección 135.187):

- Camilla.
- Sistema autónomo de oxígeno.
- Alimentación eléctrica.
- Control climático.
- Iluminación.
- Oxímetro de Pulso.
- Tensiómetro.
- Estetoscopio.
- Sistema de Aspiración Autónomo.
- Ambú.
- Botellón de Oxígeno Portátil.
- Equipamiento Médico Básico homologado a ser transportado a bordo de la aeronave.
- Monitor desfibrilador.

☞ Nota: La Circular de Asesoramiento (CA) 135-15: Requisitos técnicos para aviones a ser habilitados para Servicio de Transporte Aéreo Sanitario (STAS/A) provee información y material de guía, para habilitar el equipamiento de las aeronaves para realizar operaciones STAS. El contenido de la CA se limita al análisis y aprobación de la instalación de dicho equipamiento en la aeronave por parte de la DA. Debe enfatizarse que la mencionada CA no exime en modo alguno del cumplimiento de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), las cuales siempre prevalecerán.

c) Exigencias sobre el personal y su capacitación:

- Disponer de un Director Médico que acredite haber aprobado las exigencias previstas en el Curso de Capacitación en Evacuación Aeromédica (CCEA), realizado en entidad reconocida por la ANAC para tal fin.

- Disponer de médico/s aeroevacuador/es que acrediten haber aprobado las exigencias previstas en el CCEA, realizado en entidad reconocida por la ANAC para tal fin, o el curso que se le haya autorizado a impartir al explotador de STAS.
- El o los médicos afectados a los STAS deberán poseer matrícula profesional habilitante (nacional o provincial), pudiendo un mismo profesional ocupar los dos cargos descriptos precedentemente.
- Los programas para los CCEA que se dicten en las propias empresas de STAS a través del Director Médico a sus profesionales médicos dependientes, deberán ser sometidos a la aprobación de la ANAC (DEM) en un plazo no menor a treinta (30) días de la fecha prevista de concreción, consignando además en el informe, lugar y fecha del curso, distribución de cargas horarias y nómina con los datos personales de los cursantes.
- El Director Médico y los médicos aeroevacuadores, deberán cumplir con el requisito previo del curso en Factores Humanos y CRM dictado por una organización aprobada por ANAC, como así también con la exigencia periódica del mismo (recurrent) dispuesta por la normativa vigente en la materia y cualquier otro curso de aeroevacuación aprobado por la ANAC.
- El Director Médico será responsable respecto de los cuidados y asistencia que se le deban brindar al paciente durante el Transporte Aéreo Sanitario (STAS) y asegurarse, previo al inicio de la operación aérea sanitaria, de la disponibilidad a bordo de la aeronave del equipamiento médico que como mínimo se ha establecido en las RAAC, además de los elementos de uso médico compatibles con la patología del paciente a trasladar.

3. Procedimientos para la certificación del STAS

- ☛ 3.1 El proceso de aprobación de un STAS para un Explotador certificado o un solicitante de CESA es también un proceso de fases similar a las Fases del proceso para obtener el CESA. Cuando un

solicitante de CESA pretende realizar STAS, dicho proceso se debe desarrollar coordinadamente con el del CESA; la aprobación queda sujeta al cumplimiento de los requisitos aplicables y a la obtención del CESA que incluya la aeronave que afectará a los servicios.

3.2 Las fases del proceso son:

- a) Fase 1: Pre-solicitud;
- b) Fase 2: Solicitud formal;
- c) Fase 3: Análisis de la documentación;
- d) Fase 4: Inspección y demostración; y
- e) Fase 5: Certificación.

Nota: Ver Parte 1 del presente Manual.

3.3 La/s instituciones aerodeportivas deberán constituirse como Explotadores de Transporte Aerocomercial de acuerdo a las normas vigentes.

3.4 El solicitante deberá concurrir a la/s reunión/es que le sea/n indicada/s por el equipo de certificación, en la cual será asesorado sobre los procedimientos a seguir durante el proceso de certificación.

4. Infracciones

4.1 El incumplimiento de las obligaciones previstas en la presente norma, dará motivo para que se labre el Acta conforme a lo establecido en el Artículo 203 de la Ley 17.285 y sus modificaciones (Código Aeronáutico). Las sanciones que se apliquen, la especificación del tipo de infracción del cual se trate, la autoridad de aplicación y la competencia de las mismas, quedarán sujetas al procedimiento especial prescripto en el Decreto 2.352/83 - Régimen de Faltas Aeronáuticas y Resolución E-685/2017 de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC).

PARTE VIII

APÉNDICE III

TRAMITES ANTE LA DA

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

PARTE VIII

APÉNDICE III

TRÁMITES ANTE LA DA

PROCEDIMIENTO ANTE LA DIRECCIÓN DE AERONAVEGABILIDAD

DEPARTAMENTO AVIACIÓN DE TRANSPORTE

Presentada ante la Dirección Operación de Aeronaves (DOA) la solicitud para obtener el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA), el solicitante deberá presentar, a la Dirección de Aeronavegabilidad - Departamento Aviación de Transporte (DAT), lo detallado a continuación:

- 1º) Solicitud para operar, según corresponda, bajo RAAC 135 (TANR) o RAAC 121 (TAR).
- 2º) Designación del explotador, de acuerdo con la solicitud del CESA, y sus datos de contacto (dirección postal, teléfono y correo electrónico) de la empresa o, de corresponder, su oficina de control de mantenimiento.
- 3º) Nombre, apellido y matrícula del personal de conducción requerido, adjuntando currículum vitae actualizado de cada uno (RAAC Parte 119).
- 4º) Listado de aeronaves a ser incorporadas al CESA.
- 5º) Por cada aeronave a afectar, la siguiente documentación actualizada:
 - a) Listado de cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad aplicables (aeronave, motores, hélices, rotores y accesorios), incluyendo la fecha y los métodos (parte, inciso, etc.) de cumplimiento. Si la Directiva de Aeronavegabilidad requiere acción recurrente, colocar adicionalmente el tiempo y fecha en la cual la próxima acción debe ser realizada.
 - b) Listado de cumplimiento de Inspecciones y Tareas de Mantenimiento realizadas sobre aeronave, motores y hélices. De corresponder, incluyendo el cumplimiento con:
 - Programa de Control de Corrosión, (CPCP).
 - Boletines de inspección y modificación (AGING AIRCRAFT PROGRAM).
 - Documento "Supplemental Structural Inspección Document" (SSID).
 - c) Listado de componentes de aeronave, motor/es, hélice/s, rotor y accesorios con vida límite/hard time, indicando claramente la denominación de cada ítem (marca, modelo y número de serie) con su vida límite/hard time, vida actual y remanente.
 - d) Listado de los SDR's (Structure Defect Report).

- e) Listado de los Certificados Tipo Suplementario (STC) instalados en la aeronave, motores, hélices, rotores y accesorios.
 - f) Listado de las reparaciones y alteraciones mayores efectuadas en la aeronave, motores, hélices, rotores y accesorios.
 - g) Listado de cumplimiento con el equipamiento requerido por las RAAC, Partes 91 y 121/135 (según corresponda).
 - h) Copias de las páginas del Manual de Vuelo, para demostrar que el Explotador dispone del documento aprobado y actualizado que corresponda, según lo requerido en las RAAC.
 - i) Lista de equipamiento e instrumental instalado en la aeronave (marca, modelo y N° de serie).
 - j) Diagrama de configuración interior de la aeronave (Layout passenger arrangement - LOPA).
 - k) Cumplimiento de pruebas requeridas en Altimetro y Transponder según el RAAC 43 apéndices E y F.
 - l) Copia del Registro de último peso y balanceo, de acuerdo con la configuración de la aeronave y equipamiento instalado.
 - m) Inscripción en el Registro de Radiobalizas (ELT de 406 Mhz).
- 6º) Programa de Mantenimiento de aeronave, motores y hélices (si corresponde).
- NOTA: En caso de aeronaves con matrícula extranjera, deberá presentar Programa de Mantenimiento de Aeronave, motores y hélice/s aprobado por el Estado de Matrícula para el solicitante (Anexo 6-OACI). (El Programa, ante el Estado de Matrícula deberá estar APROBADO, caso contrario su presentación no será válida).*
- 7º) Un Manual General de Mantenimiento (MGM), o un Manual de Control de Mantenimiento, y otros documentos, según corresponda, que contemplen los requisitos exigibles por la regulación vigente (incluyendo: personal de conducción requerido, políticas y procedimientos de mantenimiento, etc.). Como referencia, ver la CA RA 120-2 "Guía para la Certificación de Empresas, Talleres y Aeronaves afectadas al Transporte Aéreo Regular y No Regular".
- 8º) El modelo de Registro Técnico de Vuelo (RTV).
- 9º) Pago de los aranceles correspondientes.

Se debe tener en cuenta que los requerimientos de la DA se cumplirán dentro de la Fase correspondiente en el marco del Proceso de Certificación.

Cumplido satisfactoriamente lo anterior, se procederá a comunicar a la DOA que no hay objeciones, en lo que a la DA compete, para que se autorice su operación bajo RAAC 121/135 (según corresponda).

Nota: siempre que sea posible, es recomendable que la presentación de la documentación, así como la inspección física de la aeronave y sus registros, por parte del DAT, se coordine en paralelo con el proceso de emisión del Certificado de Aeronavegabilidad Original, para unificar las inspecciones y presentaciones de documentación.

RENOVACIÓN DE AUTORIZACIONES DE OPERACIÓN

Para la posterior renovación de autorización de operación, en cuanto a la DA competente, se tendrá en cuenta el resultado de las actividades de vigilancia (Inspecciones, presenciales o remotas, y verificaciones documentales), así como los antecedentes de restricciones impuestas desde la DA e información disponible de otras fuentes u Organismos (JST, PNSO, etc.). Cuando se le requiera, como parte de las actividades de vigilancia, el Explotador proveerá la documentación y/o registros de aeronavegabilidad y pondrá sus aeronaves a disposición, previa coordinación, para su inspección.

NOTAS COMUNES A TODOS LOS CASOS

Nota 1: La totalidad de la documentación presentada debe estar en idioma español o inglés.

Nota 2: La documentación técnica presentada, debe ser firmada por el Representante Técnico (RT) del solicitante.

REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES

Regulaciones Relacionadas

1. Decreto 4907/73 (Reglamentario de las funciones del Registro Nacional de Aeronaves).
2. Circular de Asesoramiento CDA: 47-01 “Requisitos y Procedimientos para la Matriculación de Aeronaves de Importación y para Aeronaves que ingresan al país según el Artículo 42 del Código Aeronáutico”.

Inscripción de contratos de utilización y contratos de leasing de aeronaves

1. Debe solicitarse su inscripción con el formulario correspondiente (Form. DA 101-C) y abonar el arancel conforme disposición arancelaria vigente.
2. Deberá presentarse un original del contrato para su inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves. El instrumento debe tener las firmas de las partes debidamente certificadas por escribano público o autoridad judicial y legalizadas, si correspondiere, y en caso de tratarse de personas jurídicas, debidamente acreditada su personería y facultades.
3. El documento a inscribir debe cumplir con los requisitos establecidos en los Artículos 45, 49, 66 a 70 inclusive, y artículos 107 y 131 de la Ley 17.285 (Código Aeronáutico), Ley 25.248 y Decreto 4907/73 y normas tributarias vigentes, si correspondiere. El instructivo del trámite detallando la documentación requerida se encuentra disponible en el sitio web: www.argentina.gob.ar/anac.
4. El ingreso del Expediente se realizará utilizando la plataforma “Trámites a Distancia – TAD”, o bien mediante el ingreso de la documentación a través de la Mesa de Entradas General de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL.

Matriculación y transferencia de aeronaves

1. Debe solicitarse su inscripción con el Formulario DA correspondiente (Form. DA 101-A y 101-B) y abonar el arancel conforme disposición arancelaria vigente.
2. Debe presentarse instrumento público o privado de venta de la aeronave para su inscripción.
3. El documento a inscribir debe cumplimentar los requisitos que al efecto establece el Decreto 4907/73 y Circulares de Asesoramiento para la inscripción de Dominio de la aeronave.
4. Deberán cumplimentarse las normas tributarias vigentes. El instructivo del trámite detallando la documentación requerida se encuentra disponible en el sitio web: www.argentina.gob.ar/anac.
5. El ingreso del Expediente se realizará utilizando la plataforma “Trámites a Distancia – TAD”, o bien mediante el ingreso de la documentación a través de la Mesa de Entradas General de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL.

PARTE IX

APÉNDICE IV

APROBACIÓN DE LA MEL

**ESPACIO DEJADO
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

PARTE IX**APÉNDICE IV
APROBACION DE LA MEL****PROCEDIMIENTO A SEGUIR POR LOS EXPLOTADORES PARA APROBACION DE LA
MEL****1. Introducción**

Los procedimientos de MEL permiten la operación continua de una aeronave con ítems específicos de equipamiento inoperativo, con un nivel aceptable de seguridad, por un período limitado, hasta que se puedan reparar, describiendo las limitaciones a aplicar.

La MEL es una lista derivada de la MMEL, para un modelo y marca de aeronave particular o flota de la misma marca y modelo, desarrollada por un operador particular.

La MMEL es la lista del equipo que la Autoridad Aeronáutica del Estado de Diseño determinó, que puede estar inoperativo bajo ciertas condiciones de operación, las cuales proveen un nivel aceptable de seguridad operacional.

La especificación ATA 100: permite la identificación de sistemas y componentes en aeronaves diferentes de la misma manera.

La MEL es un documento utilizado para mitigar dificultades, sin embargo, su propósito no es el de fomentar la operación de aeronaves con equipo inoperativo. El explotador debe entender que no es aconsejable el despacho de una aeronave con equipo inoperativo y que dichas operaciones son permitidas sólo como resultado de un análisis cuidadoso de cada ítem para asegurar que se mantiene un nivel aceptable de seguridad.

El concepto fundamental es que la operación continua de una aeronave en esta condición debe ser minimizada. Por lo tanto, es importante que las rectificaciones sean cumplidas en la primera oportunidad que se presente para que la aeronave afectada pueda retornar a su conformidad con el certificado de tipo.

El explotador debe ejercer un riguroso control operacional sobre el empleo de la MEL, para garantizar que ningún vuelo se inicie cuando múltiples elementos de la MEL están fuera de servicio, si previamente no se ha llegado a la conclusión de que la integración o interrelación que exista entre los sistemas o componentes inoperativos no resultará en una degradación considerable del nivel de seguridad o, en un aumento indebido de la carga de trabajo de la tripulación.

2. Glosario

2.1. A los fines de la interpretación del presente procedimiento, se detalla a continuación el glosario de las abreviaturas por orden alfabético.

| | |
|-------------|--|
| ATA | AIR TRANSPORT ASSOCIATION (ASOCIACION DE TRANSPORTE AÉREO). |
| CESA | CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS. |
| DA | DIRECCION DE AERONAVEGABILIDAD. |
| DAT | DEPARTAMENTO DE AVIACION DE TRANSPORTE (DA). |
| DEA | DEPARTAMENTO EXPLOTADORES AÉREOS. |
| DNSO | DIRECCION NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL |
| DOA | DIRECCION OPERACIÓN DE AERONAVES. |
| RAAC | REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL |
| FAR | FEDERAL AVIATION REGULATIONS (REGLAMENTO FEDERAL DE AVIACION). |
| (M) | PROCEDIMIENTO DE MANTENIMIENTO. |
| MEL | MINIMUM EQUIPMENT LIST (LISTA DE EQUIPAMIENTO MINIMO). |
| MMEL | MASTER MINIMUM EQUIPMENT LIST (LISTA MAESTRA DE EQUIPAMIENTO MINIMO) |
| (O) | PROCEDIMIENTO DE OPERACIONES |

3. Procedimiento

El proceso de aprobación de una MEL para un Explotador certificado o un solicitante de CESA es también un proceso de fases similar a las Fases del proceso para obtener el CESA. Cuando un solicitante de CESA pretende realizar operaciones con MEL, dicho proceso se debe desarrollar coordinadamente con el del CESA; sin perjuicio de lo indicado podrán realizarse reuniones específicas con los especialistas, en relación a la MEL. La aprobación queda sujeta al cumplimiento de los requisitos aplicables y a la obtención del CESA que incluya la aeronave/flota en cuestión.

Las fases del proceso son:

- a) Fase 1: Pre-solicitud;
- b) Fase 2: Solicitud formal;
- c) Fase 3: Análisis de la documentación;
- d) Fase 4: Inspección y demostración; y
- e) Fase 5: Certificación.

3.1. Fase 1 – Pre-solicitud:

Durante esta fase el solicitante/explotador coordinará en el Departamento de Explotadores Aéreos (DEA) reuniones a fin de ser asesorado respecto al trámite, requisitos, confección de la MEL, otros documentos del solicitante/explotador afectados, entrenamiento, aranceles.

Esta fase concluye cuando la DNSO se asegura que el explotador ha adquirido un conocimiento cabal de todos los aspectos a desarrollar durante el proceso de aprobación de la MEL.

3.2. Fase 2 – Solicitud formal:

La Fase 2 inicia cuando el solicitante/explotador remite por expediente dirigido al DEA la solicitud formal incluyendo la documentación correspondiente y una copia del pago de Arancel.

En el caso de un solicitante de CESA que pretenda iniciar las operaciones con la MEL, deberá presentarse la MEL en la Fase 2 de dicho proceso.

3.3. Fase 3 – Análisis de la documentación:

En la Fase 3, el equipo de la DNSO lleva a cabo un análisis detallado de la documentación. Las Direcciones de Aeronavegabilidad y Operación de Aeronaves harán por separado la evaluación de la propuesta de la MEL en el área de su competencia.

3.3.1. La DAT/DA, coordinará con el explotador/solicitante en forma directa las modificaciones necesarias de la MEL en los aspectos que corresponden a (M).

3.3.2. La DOA coordinará con el explotador/solicitante en forma directa las modificaciones necesarias de la MEL en los aspectos que corresponden a (O).

3.3.3. El explotador/solicitante presentará la versión corregida de la MEL, conteniendo la totalidad de las correcciones requeridas por ambas dependencias.

3.3.4. Si del análisis de las correcciones, surgieran discrepancias y no se considerara aceptable la MEL, se deberá repetir los pasos 3.3.1 a 3.3.3.

3.3.5. Cuando del primer análisis o del análisis de las correcciones, ambas Direcciones consideren que la MEL es correcta se procederá a la Fase 4

3.4. Fase 4 – Inspección y demostración:

Una vez que la documentación ha recibido el visto bueno de la DA y DOA en la Fase 4 se hará la inspección/pruebas que sean requeridas por la DNSO.

3.5. Fase 5 – Certificación:

En esta Fase se aprueba la MEL. El Director Operación de Aeronaves conjuntamente con el Director de Aeronavegabilidad y el Inspector Principal de Operaciones del solicitante (POI), procederán a aprobar la MEL, dándole un número único y entregará al explotador el documento.

3.6. Una vez aprobada la MEL, en caso de corresponder, se emitirán las Especificaciones Relativas a las Operaciones o enmienda a las mismas.

AGREGADO 1

1. Confección de la MEL

1.1 La MEL deberá confeccionarse ajustada estrictamente a los siguientes lineamientos:

1.1.1 Debe confeccionarse en base a la MMEL aprobada/reconocida por ANAC.

1.1.2 La MEL a presentar deberá tener un formato que permita fácilmente la incorporación de las futuras revisiones.

Nota: Si el explotador va a llevar la MEL impresa, resulta importante dejar un pie de página adecuado (3,5 cm. máximo) para que la impresión del tipo de documento no se superponga con la información. Si el explotador utilizara EFB, es fundamental que la presente en PDF y que tenga “marcadores” para, desde ellos, llegar al número de ATA correspondiente. Si cada capítulo (ATA) tiene su propio índice, los hipervínculos son de mayor utilidad.

1.1.3 Las siguientes NOTAS, en español o inglés según corresponda, deberán ser incluidas en la página cabeza de la MEL:

a) LA MEL DEBE ESTAR ACTUALIZADA A LA ULTIMA REVISIÓN DE LA MMEL AL MOMENTO DE LA PRESENTACION PARA LA APROBACION ORIGINAL, LAS REVISIONES EFECTUADAS POR EL FABRICANTE A LA MMEL DEBERAN SER INTRODUCIDAS POR EL OPERADOR A SU MEL DENTRO DE LOS 180 DÍAS. CUALQUIER OPERACIÓN ESPECIAL QUE SE INCORPORE DEBERA SER INCLUIDA AL MOMENTO DE LA SOLICITUD DE DICHA OPERACIÓN.

DE NO EXISTIR UNA MODIFICACION EN EL TRANCURSO DE 2 (DOS) AÑOS, SE DEBERA HACER SELLAR NUEVAMENTE EL MANUAL.

b) EL REVISADO PARCIAL DE LA DA ES A EFECTOS DE LOS ÍTEMS DE MANTENIMIENTO Y BASADO EN LAS REGULACIONES VIGENTES, SIN PERJUICIO DE CUALQUIER OTRA NORMA AERONÁUTICA APLICABLE.

c) EL REVISADO PARCIAL DE LA DOA ES A EFECTOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL CON EL/LOS ITEM(S) INOPERATIVO(S) Y QUE INVOLUCRE A LA

AERONAVE/TRIPULACION/EMPRESA, BASADO EN LAS REGULACIONES VIGENTES.

1.1.4 En la primera hoja (PORTADA) debe(n) figurar la(s) matrícula(s) y/o números de serie de la(s) aeronave(s) para la(s) cual(es) la MEL es aplicable.

1.1.5 El preámbulo debe estar adaptado a este caso, figurando sólo aquellos ítems que hacen referencia a esta MEL en particular. (Ej.: Los rótulos que hacen referencia a la MMEL deben suprimirse o reemplazarse según aplique o no a esta MEL en particular).

1.1.6 En el caso que se incorpore en la MEL de una(s) aeronave(s) dada(s), un tipo de operación, como, por ejemplo: CAT II, IIIA, RNP, RVSM, etc. deberá aclararse en el preámbulo el listado de las aeronaves para las cuales es válido ese tipo de operación en particular.

1.1.7 La MEL debe incorporar a continuación del preámbulo un GLOSARIO donde figuren, además de las abreviaturas enunciadas arriba, todas las abreviaturas o siglas que se usan en el Manual.

1.1.8 Cada capítulo (ATA) debe estar encabezado por un INDICE DE ITEMS (por orden alfabético) indicando el número de página.

1.1.9 En aquellos casos que la MEL sea afectada en su contenido por diferencias de configuración en las aeronaves o ausencia de equipos, según lo establece la MMEL, deberá hacerse mención de la matrícula y número de serie de la aeronave, a fin de precisar que la misma carece del equipo en cuestión.

1.1.10 En la sección 3 del Preámbulo que corresponde a la presentación de la MEL, se deben establecer los símbolos y cuyo significado es el siguiente:



Requiere que la inoperatividad sea notificada a PROGRAMACION DE VUELO/DESPACHO.



Requiere que la inoperatividad del equipamiento, componente, sistema o función sea indicada con un rótulo en la cabina de vuelo.

Estos símbolos deben ser colocados, cuando corresponda, en la columna ítem.

1.1.11 En los lugares donde se indican procedimientos de mantenimiento u operaciones, se deben detallar los mismos, no es suficiente colocar que corresponde un procedimiento. Los procedimientos deben colocarse a continuación del ítem.

1.1.12 Para la confección de la MEL se deberán colocar en aquellos ítems donde figura "Como es requerido en la Regulación FAR", detalle de la forma en que se cumple con la regulación RAAC. Por Ej.: Si la regulación requiere 2 (dos) equipos de radionavegación VHF, en N° instalado debe figurar 2 (dos); en N° requerido para despacho de la aeronave se deberá colocar 2 (dos) o 1 (uno) con la aclaración en cada caso, de cual es la condición para ser despachado de esa forma, enunciando el motivo en la columna de **Remarks and exceptions**.

1.1.13 En ningún caso deberá figurar la referencia numérica del FAR ó RAAC que se aplica, debiendo ser reemplazado por las aclaraciones al respecto enunciadas en el punto 1.1.12 (los tripulantes no conocen de memoria la regulación y la MEL ha de ser perfectamente interpretada por los mismos).

Nota 1 *El formato de la MEL será establecido en la reunión de los especialistas de la ANAC (DA/DOA) con el personal técnico del explotador.*

Nota 2 *Deberá preverse espacio suficiente en el pie de página para que el sistema numere las páginas e incluya el número de documento.*

Nota 3 *La MEL puede ser redactada en inglés o español, pero el idioma elegido deberá usarse en la totalidad del documento, sin mezclar ambos idiomas.*

PARTE X

APÉNDICE V

APROBACIONES ESPECÍFICAS

**ESPACIO DEJADO
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

APÉNDICE V

PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE OPERACIONES ESPECIALES

1. Procedimiento General:

El proceso de aprobación de una Operación Especial para un Explotador certificado o un solicitante de CESA es también un proceso de fases similar a las Fases del proceso para obtener el CESA. Cuando un solicitante de CESA pretende realizar alguna operación especial, dicho proceso se debe desarrollar coordinadamente con el del CESA; sin perjuicio de lo indicado podrán realizarse reuniones específicas con los especialistas, en relación a la operación solicitada.

La solicitud debe realizarse por expediente separado al CESA, abonando el correspondiente Arancel. La aprobación queda sujeta al cumplimiento de los requisitos aplicables y a la obtención del CESA que incluya la aeronave en cuestión.

Las fases del proceso son

- a) Fase 1: Pre-solicitud;
- b) Fase 2: Solicitud formal;
- c) Fase 3: Análisis de la documentación;
- d) Fase 4: Inspección y demostración; y
- e) Fase 5: Certificación.

1.1 Fase 1 – Pre-solicitud:

Durante esta fase se asesorará al solicitante/explotador respecto al trámite y la documentación de referencia.

Esta fase concluye cuando la DNSO se asegura que el explotador ha adquirido un conocimiento cabal de todos los aspectos a desarrollar durante el proceso de aprobación de la operación especial.

1.2 Fase 2 – Solicitud formal:

La Fase 2 inicia cuando el explotador remite por expediente la solicitud formal incluyendo la documentación correspondiente y copia del pago de Arancel.

1.3 Fase 3 – Análisis de la documentación:

En la Fase 3, el equipo de la DNSO lleva a cabo un análisis detallado de la documentación.

Las Direcciones de Aeronavegabilidad y Operación de Aeronaves harán por separado la evaluación de la documentación en el área de su competencia.

1.3.1 La DAT/DA, coordinará con el explotador/solicitante en forma directa las modificaciones necesarias en los aspectos de su competencia.

1.3.2 La DOA coordinará con el explotador/solicitante en forma directa las modificaciones en los aspectos de su competencia.

1.3.3 Cuando el explotador/solicitante haya completado correctamente la presentación, incluyendo las correcciones solicitadas, se procederá a la Fase 4

1.4 Fase 4 – Inspección y demostración:

Una vez que la documentación ha recibido el visto bueno de la DNSO, en la Fase 4 se hará la inspección de la aeronave; y pruebas o vuelos de validación, si éstos son requeridos por la DNSO.

1.5 Fase 5 – Certificación:

En esta Fase se emitirán las Disposiciones que autorizan la emisión de los Certificados y los Certificados y, en caso de corresponder, las Especificaciones Relativas a las Operaciones o enmienda a las Especificaciones Relativas a las Operaciones.

Cuando se trate de un solicitante de CESA las aprobaciones correspondientes se harán en forma simultánea.

2. Documentación de Referencia

A continuación se lista la documentación a consultar en referencia a las Operaciones Especiales, esta documentación se encuentra disponible en el sitio web Oficial de ANAC <https://www.argentina.gob.ar/anac>:

- RVSM: MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA LA APROBACIÓN DE OPERACIONES EN ESPACIOS AÉREOS DESIGNADOS CON SEPARACIÓN VERTICAL MÍNIMA REDUCIDA (RVSM).

<https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/manual-rvsm.pdf>

- RNAV-5: NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA APROBACIÓN OPERACIONES RNAV 5. <https://ais.anac.gob.ar/descarga/aic-51d5f4bc0b22b>
- RNP-1: AIC A 01/11: APROBACIÓN DE AERONAVES Y EXPLOTADORES PARA OPERACIONES RNP1. <https://ais.anac.gob.ar/descarga/aic-51d5f416ed1eb>
- RNP APCH: AIC A 03/12: APROBACIÓN DE AERONAVES Y EXPLOTADORES PARA OPERACIONES DE APROXIMACIÓN RNP (RNP APCH). <https://ais.anac.gob.ar/descarga/aic-51d5f0585e471>
- APV BARO VNAV: AIC A 02/12: APROBACIÓN DE AERONAVES Y EXPLOTADORES PARA OPERACIONES DE APROXIMACIÓN CON GUÍA VERTICAL / NAVEGACIÓN VERTICAL BAROMÉTRICA (APV/baro-VNAV). <https://ais.anac.gob.ar/descarga/aic-51d5f2bb7c862>
- MANUAL DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA APROBACIÓN DE OPERACIONES DE CATEGORÍA II y III.

<https://www.argentina.gob.ar/anac/aeronaves/formularios-circulares-de-asesoramiento-y-manuales/operaciones-especiales>

- Para otras operaciones para las cuales ANAC no haya desarrollado documentos propios se utilizará como referencia, en general, las Circulares de Asesoramiento actualizadas del Sistema Regional de Vigilancia de Seguridad Operacional (SRVSOP).

<https://www.srvsop.aero/biblioteca/reglamentos/circulares/operaciones/page/4/>

-
- En el caso de NAT HLA la documentación de consulta es el NAT Doc. 007 NORTH ATLANTIC OPERATIONS AND AIRSPACE MANUAL (ICAO), última revisión.
 - En el caso de ETOPS/EDTO, la documentación de consulta es FAA CA 120-42 - Extended Operations (ETOPS and Polar Operations) última revisión o AMC 20-6. 2 Extended Range Operation with Two-Engine Aeroplanes ETOPS Certification and Operation última revisión.
-

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

PARTE XI

APÉNDICE VI

APROBACIÓN ESPECÍFICA PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

TED

**ESPACIO DEJADO
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

PARTE XII

APÉNDICE VII

INSPECTOR RECONOCIDO E INSTRUCTOR

**ESPACIO DEJADO
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

PARTE XII APÉNDICE VII

INSPECTOR RECONOCIDO E INSTRUCTOR

1. Inspector Reconocido.

1.1 De acuerdo a lo establecido en las RAAC, los explotadores aerocomerciales pueden utilizar tripulantes bajo la figura de Inspector Reconocido.

1.2 El Inspector Reconocido cumple la función de inspeccionar certificando la instrucción o capacitación práctica de sus tripulantes en simuladores de vuelo y/o aeronave, en el marco de las responsabilidades compartidas con la ANAC en cuanto a seguridad.

1.3 El objetivo es mantener un adecuado nivel de vigilancia operacional a través de un sistema que sea efectivo y práctico.

1.4 Esto se logra delegando algunas funciones de la ANAC con el personal de tripulantes que el explotador haya propuesto como Inspector Reconocido.

1.5 En base a lo expuesto precedentemente, este documento tiene por finalidad establecer las condiciones bajo las cuales los explotadores podrán utilizar a sus Inspectores y la modalidad de aprobación y supervisión de los mismos por parte de la DOA.

2. Requisitos.

2.1. Inspector Reconocido para pilotos: Los requisitos o calificaciones que debe presentar un explotador al POI, para considerar a uno o más candidatos para desempeñarse como Inspector Reconocido (IR) para pilotos son los siguientes:

- (1) Ser titular de las Licencias de Piloto de Transporte de Línea Aérea e Instructor de Vuelo.
- (2) Tener suficiente experiencia en operaciones de transporte aéreo, con ese explotador. El DNSO determinará si la experiencia del candidato es considerada como suficiente.
- (3) Poseer la habilitación de piloto en el tipo de aeronave en la que desempeñará su función.
- (4) Sólidos antecedentes profesionales que implique, entre otras cuestiones, la inexistencia de infracciones aeronáuticas tomando en cuenta los últimos siete (7) años.

- (5) Estar desempeñando funciones de instructor de vuelo en la aeronave o simulador, en que se halla habilitado.
- (6) Mantener su entrenamiento y experiencia reciente, conforme a los programas de instrucción y capacitación de pilotos para un determinado explotador.

2.2. Inspector Reconocido para Mecánicos de a Bordo: Los requisitos o calificaciones que debe presentar un explotador al POI, para considerar a uno o más candidatos para desempeñarse como Inspector Reconocido (IR) para Mecánicos de a Bordo son los siguientes:

- (1) Ser titular de la Licencia de Técnico Mecánico de a Bordo.
- (2) Tener suficiente experiencia en operaciones de transporte aéreo como tripulante de ese explotador y en esa función.
- (3) Poseer la habilitación en el tipo de aeronave en la que desempeñará su función.
- (4) Sólidos antecedentes profesionales que implique, entre otras cuestiones, la inexistencia de infracciones aeronáuticas tomando en cuenta los últimos siete (7) años.
- (5) Estar desempeñando funciones de instructor en la aeronave o simulador, que se halla habilitado.
- (6) Mantener su entrenamiento conforme a los programas de instrucción y capacitación de Técnico Mecánico de a Bordo, para un determinado explotador.

2.3. Inspector Reconocido para TCP: Los requisitos o calificaciones que debe presentar un explotador al POI, para considerar a uno o más candidatos para desempeñarse como Inspector Reconocido (IR) para TCP son los siguientes:

- (1) Ser titular del Certificado de Competencia de TCP.
- (2) Tener suficiente experiencia en operaciones de transporte aéreo como tripulante de ese explotador y en esa función. El DNSO / POI evaluará la experiencia en los casos de tratarse un nuevo explotador.
- (3) Poseer la habilitación en el tipo de aeronave en la que desempeñará su función.
- (4) Sólidos antecedentes profesionales que implique, entre otras cuestiones, la inexistencia de infracciones aeronáuticas tomando en cuenta los últimos siete (7) años.
- (5) Estar desempeñando funciones de instructor en la aeronave en que se halla habilitado.
- (6) Mantener su entrenamiento conforme a los programas de instrucción y capacitación de TCP, para un determinado explotador.

3. PROCEDIMIENTO DEL EXPLOTADOR – PRESENTACION Y RECONOCIMIENTO

3.1 El proceso de aprobación del IR sigue las cinco fases del proceso general descrito para todas las aprobaciones/aceptaciones. Al cierre de cada fase, se confeccionará un acta consignando las novedades que se registren y los resultados alcanzados.

3.2 Desarrollo de las fases

3.2.1 Fase uno.- Solicitud y familiarización del explotador con los requerimientos para inspectores reconocidos.

(a) La Fase uno del proceso de aprobación del inspector contempla una reunión entre el explotador y el JEC o el POI, según sea el caso. Este último debe asegurarse de que el explotador entienda los requisitos de instrucción y entrenamiento del inspector propuesto y que el candidato debe demostrar ante un inspector de la ANAC, en forma satisfactoria, la habilidad para llevar a cabo las funciones correspondientes a un IR, antes de su aprobación. El JEC/POI también debe asegurarse que el explotador tiene conocimiento de la documentación necesaria para iniciar el proceso de aprobación que se detalla a continuación:

- (i) Carta de solicitud, que constituye la propuesta inicial del explotador. Se origina desde el explotador. La misma incluye el nombre completo del tripulante, la dirección comercial, el número de la licencia o certificado de competencia y las habilitaciones correspondientes, el puesto actual como miembro de la tripulación de vuelo, y el tipo de aeronave;
- (ii) Currículum Vitae; un breve resumen de los antecedentes y experiencia aeronáutica del tripulante;
- (iii) Copias de la licencia o certificado de competencia y habilitaciones correspondientes como tripulante;
- (iv) Copia del certificado médico aeronáutico (CMA) vigente; y
- (v) Fechas de los últimos cursos periódicos, chequeos en ruta y de idoneidad (si corresponde)

Nota.- La expresión: el JEC o el POI, se refiere a que, durante el proceso de certificación, el JEC, representando a la ANAC, será el responsable de la aprobación del IR, mientras que, para un explotador certificado, será el POI quién conduzca la aprobación del candidato a IR. El JEC/POI puede solicitar que la información requerida sea ampliada para adecuarla a las circunstancias.

3.2.2 Fase dos.- Entrega de la documentación.

- (a) La Fase dos comienza cuando el explotador envía al JEC/POI, según sea el caso, la documentación requerida, para su evaluación. Este envío será realizado a través del sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE) como presentación a distancia (TAD). Inicialmente el JEC/POI, deberá revisar la información para determinar si el candidato cumple con los requerimientos básicos de elegibilidad para el tipo de aprobación solicitada.
- (b) Si la documentación es inaceptable, el JEC/POI, deberá devolverla, estipulando cuáles son las razones por las que ha sido rechazada.
- (c) Si la documentación es aceptable, el JEC/POI, iniciará la Fase tres.

3.2.3 Fase tres.- Revisión de la documentación.

- (a) El JEC/POI, según sea el caso, verificará la licencia o certificado de competencia, las habilitaciones correspondientes y antecedentes del candidato a IR. Luego el JEC/POI, deberá crear un registro para el individuo, según las normas establecidas por la ANAC.
- (b) Antes de que el JEC/POI, pueda evaluar a un tripulante para su aprobación como IR, debe haber completado toda la instrucción requerida. Los registros de instrucción del tripulante deben demostrar, de manera satisfactoria, el cumplimiento de la instrucción inicial, de transición o de promoción y todo entrenamiento requerido según el programa aprobado de instrucción del explotador del IR para la clasificación especificada. El programa aprobado de instrucción del explotador debe contener toda la instrucción y entrenamiento requerido por las RAACs 121 o 135, según corresponda a la aprobación que se intenta obtener.
- (c) El JEC/POI, según corresponda, deberá llevar a consideración del Jefe del Departamento Inspección el o los candidatos propuestos (pilotos, TCP y técnico mecánicos) que fueron objeto de evaluación.
- (d) Cuando los registros del tripulante muestran que el mismo ha completado previamente un segmento requerido del programa, dicho segmento no necesita ser repetido.
- (e) Si luego de revisar la documentación, el JEC/POI, determina que el candidato no alcanza a calificar como IR, informará al Director de Operación de Aeronaves los motivos del rechazo y será el Director de Operación de Aeronaves el responsable de la notificación al explotador por medio de nota formal, informando las causales del rechazo.

3.2.4 Fase cuatro.- Evaluación de los IRs.

-
- (a) La evaluación tiene por objetivo verificar la idoneidad y aptitud del postulante en el desempeño de su tarea como Inspector.
- (b) Selección de tripulantes de vuelo para la evaluación del candidato a IR.- El explotador deberá hacer las provisiones necesarias para que el candidato a IR esté realizando una inspección real sobre un tripulante miembro de la tripulación de línea que necesita ser evaluado debido a que su vigencia está próxima a caducar. Este tripulante no podrá ser un instructor o inspector, a menos que haya recibido la aprobación previa por parte del JEC/POI, según sea el caso. Dicha aprobación se reserva para circunstancias inusuales.
- (c) Habilidades de vuelo del candidato a IR.- Un explotador no debe solicitar la aprobación de un individuo como IR, cuando existe alguna duda sobre las habilidades de vuelo del tripulante en un puesto de la tripulación de vuelo. Si el JEC/POI, según sea el caso, tiene razones para cuestionar la competencia del candidato, la evaluación no será llevada a cabo hasta que la mencionada competencia sea verificada.
- (d) Evaluación satisfactoria.- Si el inspector de la ANAC que evalúa, determina que un candidato cumple con los criterios para la aprobación solicitada como tal, dicho inspector informará al candidato que será entregada al JEC/POI, una recomendación de aprobación. En este caso, el candidato a IR certificará la competencia del tripulante de vuelo verificado y completará las tareas necesarias de mantenimiento de registro.
- (e) Evaluación no satisfactoria.- Si el inspector de la ANAC, determina que el candidato no califica para la aprobación requerida como inspector, el inspector de la ANAC le informará que la aprobación es negada.

3.2.5 Fase cinco.- Aprobación de los IRs.

- (a) Carta de aprobación – emisión.- Un IR será aprobado, mediante una carta de aprobación, que deberá formar parte del archivo individual de instrucción y entrenamiento del IR.

3.3 Aprobación del grupo inicial de inspectores del explotador

- (a) Durante las primeras fases del establecimiento de un programa de calificación de IRs, se requiere la conformación del grupo inicial de IRs. Los candidatos deben, primero, calificarse completamente como miembros de la tripulación de vuelo y luego ser instruidos, evaluados y aprobados como IRs. Dado que las Partes 121 y 135 de las RAAC, no contemplan un proceso de instrucción para el grupo inicial de IRs, en este manual se pro-

vee orientación al respecto. El proceso que sigue es valioso para operaciones iniciales, debido a dos razones:

(1) la primera, es una manera práctica de organizar desde el inicio un programa de calificación de IRs; y

(2) la segunda es tomar ventaja de los vuelos de demostración, cuando el solicitante o explotador se encuentra desarrollando el proceso de certificación y está sujeto a la observación directa de los inspectores de la ANAC, con efectos deseables sobre el programa de calificación de IRs.

(b) Carta de solicitud del explotador.- El inspector de la ANAC a cargo de la certificación o supervisión, programará con el explotador, la aprobación de uno o más candidatos a IRs para formar un grupo inicial de IRs temporales o provisionales. El explotador enviará una carta de solicitud, tal como se describe precedentemente. Esta carta comprende la solicitud para la conformación de un grupo inicial de IRs y una descripción de la instrucción que ellos deberán realizar.

(c) Carta de aprobación.- La ANAC o el POI, según sea el caso, aprobará a los candidatos, usando los procedimientos previamente descritos. La carta de aprobación como IR del grupo inicial es temporal y será reemplazada por una permanente, luego de que el IR está completamente calificado.

4. Funciones y atribuciones.

☛ 4.1 El Inspector Reconocido está facultado para ejercer su función, según lo establecido en las RAAC Parte 121 y 135, hasta la fecha de vigencia de su designación, hasta que sea cesado en su función por el explotador, hasta que sea revocada su designación por la Autoridad Aeronáutica por detectarse incumplimientos normativos en el ejercicio de sus funciones, o hasta alcanzar el límite etario previsto en la Sección 61.3, inciso (h) de la Parte 61 - LICENCIAS, CERTIFICADO DE COMPETENCIA Y HABILITACIONES PARA PILOTO de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL.

4.2 En virtud de lo expuesto, el inspector reconocido es responsable de:

1º) Ejecutar los controles y/o inspecciones que son de su incumbencia dentro de los términos establecidos en la reglamentación vigente.

-
- 2º) Certificar el cumplimiento de la inspección a través de un formulario de evaluación a ser usado por cada tipo de control o inspección que realicen a los tripulantes de su empresa.
- 3º) Informar al Gerente/Jefe de Operaciones cualquier circunstancia anómala o novedad surgidas de los controles o inspecciones llevados a cabo.

5. Supervisión del Inspector Reconocido.

5.1 Para poder seguir ejerciendo su función, el Inspector Reconocido deberá realizar anualmente un curso teórico recurrente y ser inspeccionado por la DOA. Este control debe ser requerido por el operador con una antelación mínima de treinta (30) días a la fecha de vencimiento. Los explotadores de magnitud, (por la cantidad de tipos diferentes de aeronaves), podrán requerir que sea el Jefe o Gerente de IR's, quien lleve a cabo la verificación y éste a su vez será evaluado por un inspector de la DNSO. Asimismo, la designación del Jefe o Gerente de IR y sus funciones deberá figurar en el Manual de Operaciones del Explotador.

5.2 El control práctico anual consistirá en una inspección similar a la establecida como requisito para su acreditación, dejándose constancia y registro según lo expresado en el punto 3.2.4; además, el Inspector de la DOA controlará en los legajos de los tripulantes las evaluaciones llevadas a cabo por el Inspector Reconocido, a efectos de evaluar su desempeño como tal.

6. Instructor - Reconocimiento por parte de la DOA.

6.1 De acuerdo a lo establecido en la RAAC 121/135, los explotadores aerocomerciales pueden utilizar tripulantes bajo la figura de Instructor.

6.2 El Instructor cumple la función de impartir instrucción teórica (según su acreditación) y/o práctica a las tripulaciones y certificar dicha instrucción.

6.3 Este documento tiene por finalidad establecer las condiciones para obtener el reconocimiento y supervisión de los Instructores por parte de la DOA.

6.4 Requisitos. Los requisitos a cumplimentar por los Instructores son determinados en la RAAC.

6.5 Reconocimiento por parte de la DOA.

6.5.1 Enviar nota a la DOA, adjuntando el currículum vitae del instructor propuesto, copia de los certificados de idoneidad y Certificación Médica Aeronáutica, si corresponde el certificado que acredite su competencia.

6.5.2 Si el postulante no tuviera Certificado de Idoneidad, deberá acreditar su capacitación para impartir la instrucción solicitada mediante un certificado emitido por la autoridad competente.

6.5.3 Para desempeñar la función de Instructor el personal deberá satisfacer las exigencias específicas establecidas en la RAAC, y estar incluido en las Especificaciones Relativas a las Operaciones del explotador.

6.6 Funciones y atribuciones.

6.6.1 El Instructor está facultado para ejercer su función según lo establece en la RAAC 121-135, e impartir la instrucción acorde a su competencia establecida en las Especificaciones Relativas a las Operaciones.

6.6.2 Certificar la instrucción de acuerdo al sistema aprobado por la ANAC.

6.6.3 Informar al Gerente/Jefe de Operaciones cualquier circunstancia anómala o novedad surgidas de los controles o inspecciones llevados a cabo.