

# PROCEDIMIENTO DE EMISIÓN Y RENOVACIÓN DEL CESA Y DE EMISIÓN Y/O MODIFICACIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES Y DOCUMENTACIÓN RELACIONADA CON LA OPERACIÓN DEL EXPLOTADOR (PROCEO)

## ÍNDICE GENERAL:

1. - EMISIÓN DEL CESA Y DE LAS ESPECIFICACIONES OPERATIVAS
2. - VIGENCIA DEL CESA Y ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES
3. - SOLICITUD DE RENOVACIÓN DEL CESA
4. - MODIFICACIÓN DEL CESA Y/O DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES
5. - RECERTIFICACIÓN
6. - AFECTACIÓN Y DESAFECTACIÓN DE AERONAVES
7. - AFECTACIÓN Y DESAFECTACION DE TRIPULACIONES
8. - SOLICITUD DE APROBACIONES ESPECÍFICAS
9. - INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL AERONÁUTICO
10. - APROBACIÓN DE LA LISTA DE EQUIPAMIENTO MÍNIMO (MEL)
11. - PROCEDIMIENTO PARA LA DESIGNACIÓN DE INSPECTORES RECONOCIDOS (IR) Y EL RECONOCIMIENTO DE INSTRUCTORES
12. - ANEXOS

## 1. - EMISIÓN DEL CESA Y DE LAS ESPECIFICACIONES OPERATIVAS

**1.1 - Emisión del CESA y OpSpecs:** El Paquete Final de Certificación con las CINCO (5) Fases cerradas y aprobadas, conforme las pautas de la Circular de Asesoramiento OPS 119.001, 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.

**1.2- Acceso a inspectores para actividades de certificación:** El explotador aéreo deberá autorizar mediante permiso por escrito: (1) acceso libre e irrestricto para inspeccionar sus instalaciones y aeronaves a los inspectores de ANAC. (2) el acceso libre a los inspectores de ANAC a cualquier lugar o instalaciones cuando la empresa use servicios de terceros para mantenimiento; y (3) acceso libere e ininterrumpido a los inspectores de ANAC a la cabina de mando de la aeronave para realizar las inspecciones que haya ordenado durante las operaciones de vuelo.

**1.3- Caducidad del expediente de certificación:** De conformidad con el artículo 1° bis, inc. k) de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos (Ley 19.549), si transcurridos

SESENTA (60) días desde que un trámite se paralice por causa imputable al interesado debidamente comprobada, el órgano competente le notificará que, si transcurrieren otros TREINTA (30) días de inactividad, se declarará de oficio la caducidad de los procedimientos, archivándose el expediente.

La declaración de caducidad dejará sin efecto el trámite que hubiese iniciado el solicitante y deberá iniciar un nuevo expediente.

**1.4- Archivo de la certificación:** El equipo de certificación archivará la documentación en el legajo del explotador de servicios aéreos recientemente certificado. Una copia de dicha documentación junto con un volumen de cada manual quedará en los archivos del Departamento de Explotadores Aéreos dependiente de la Dirección de Operación de Aeronaves. Dicha documentación estará digitalizada y será guardada conforme el respectivo procedimiento interno.

## **2. - VIGENCIA DEL CESA Y ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES**

**2.1 – Vigencia del CESA:** El CESA o cualquier parte de las Especificaciones Relativas a las Operaciones tendrá una vigencia de DOS años, a menos que:

- (1) La ANAC enmiende, suspenda, o revoque el CESA por incumplimiento de las normas aplicables;
- (2) El explotador decida dejar de operar y devuelva formalmente el CESA; o
- (3) El explotador suspenda las operaciones regulares por más de SESENTA (60) días consecutivos.

**2.2 – Pérdida de vigencia del CESA:** La pérdida de vigencia del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) por vencimiento/suspensión, por decisión del explotador o por determinación de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) implica:

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

**2.3 – Rehabilitación de rutas por falta de actividad:** 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 la rehabilitación de las inspecciones correspondientes.

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

**2.4 - Causales de suspensión por incumplimientos administrativos:** la DNSO podrá suspender el CESA por las siguientes causas:

- a) Falta de renovación del seguro.
- b) Por no tener afectado como mínimo una tripulación de vuelo con idoneidad para tripular la aeronave que tiene afectada.
- c) Por no cumplir con los requerimientos mínimos de la Parte 119 de las RAAC en cuanto a Personal de conducción requerido para realizar operaciones bajo las Partes 121 o 135 de las RAAC, según corresponda.
- d) Si la empresa se niega a recibir una inspección de Seguridad Operacional establecida por la DNSO en la fecha fehacientemente notificada.
- e) Al día del vencimiento, si la empresa no solicitó la renovación del CESA.
- f) Por no tener afectada como mínimo UNA (1) aeronave.
- g) Por información de la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (DNATA) u organismo competente, que ha suspendido o revocado los permisos comerciales de la empresa.
- h) Si la empresa dejó de operar por más de SEIS (6) meses.

**2.5 – Deber de informar suspensión de rutas:** 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.

**2.6 – Enmienda de las OpSpecs por suspensión de rutas:** Al cumplirse SEIS (6) meses de una situación como lo indicado en el punto 2.5 precedente, la empresa deberá requerir la enmienda de las Especificaciones Relativas a las Operaciones suprimiendo la ruta, tramo de ruta o Base de Escala (aeródromo) que corresponda a través del procedimiento vigente.

### **3. - SOLICITUD DE RENOVACIÓN DEL CESA**

**3.1. Renovación del CESA por vencimiento:** Todo explotador aéreo para renovar su CESA deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Remitir nota oficial vía presentación electrónica al Director de la Dirección de Operación de Aeronaves de la DNSO, solicitando la renovación del CESA con una anticipación mínima de SESENTA (60) días hábiles antes de su vencimiento.

b) Actualizar la siguiente documentación:

b.1) 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.

b.2) Presentar la capacitación del personal actualizada.

c) Adjuntar comprobante de pago de los Aranceles correspondientes.

d) Informar por escrito si se conservan las condiciones anteriores de los Anexos de tripulación y aeronaves o si se desea realizar modificaciones. En caso de requerir modificaciones a los Anexos, deberá acompañar la documentación correspondiente.

e) Solicitar la inspección correspondiente para la renovación del CESA.

f) Tener aprobada la/s demostración/es de Evacuación de Emergencia (si corresponde al tipo de aeronave).

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

h) Haber pagado las multas por infracciones aeronáuticas, las tasas aeronáuticas o los aranceles adeudados que se no se encuentren discutidas judicialmente o que tengan sentencia firme favorable a favor de la ANAC.

**3.2 – Facultad de efectuar adecuaciones y exigir cambios frente a la presentación del explotador:** La DOA 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.

#### **4. - MODIFICACIÓN DEL CESA Y/O DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES:**

**4.1 – Proceso general de modificación del CESA y/o las OpSpecs:** Todo explotador aéreo para realizar una modificación al alcance del CESA o a las Especificaciones relativas a las operaciones deberá realizar a un proceso de CINCO (5) fases, conforme a las guías establecidas en la Circular de Asesoramiento (CA) OPS 119-001 o a la CA que corresponda a la respectiva aprobación específica (ej. CA OPS 119-004 para EDTO), según el siguiente detalle:

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

**4.2 – Ajustes del proceso según la complejidad del explotador:** La complejidad del proceso dependerá de la magnitud del cambio requerido y de la capacidad del explotador para cumplir con los requisitos normativos.

**4.3 – Reuniones previas a la modificación del CESA y de las OpSpecs:** El explotador deberá plantear ante la DNSO el tipo de modificación pretendida, a fin de ser asesorado sobre los requisitos, costos y tiempos estimados de la tramitación. Las reuniones previas de asesoramiento se realizarán en el marco de la Fase 1 de Pre-Solicitud.

**4.4 – Fase de Solicitud Formal:** El explotador aéreo deberá completar la respectiva Declaración de Evaluación Previa del Candidato a Explotador (DEPCE) consignando el tipo de operación o enmienda que pretende realizar a su CESA y/o OpSpecs.

**4.5 – Presentación de documentación:** La presentación de documentación en el marco del proceso de enmienda o modificación del CESA y/o las OpSpecs deberá ser dirigida al POI asignado a la empresa sea por la "Mesa de Entradas General" de la Administración Nacional de Aviación Civil o por la plataforma de Trámites a Distancia (TAD).

**4.6 – Pautas generales al proceso de modificación del CESA o enmienda de las OpSpecs:** Como en todo proceso de certificación, resulta relevante la evaluación del estado financiero, económico y legal del explotador para la operación propuesta por parte de la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO o el organismo que resulte competente, así como la inspección y demostración en vuelo del equipo que pretende ser afectado a la empresa por parte del personal técnico de la ANAC (Fase 4 - Demostración e Inspección).

**Nota:** los ensayos de validación y demostración de aeronaves están previstos en las Secciones 121.163 de la Parte 121 de las RAAC y 135.145 de la Parte 135 de las RAAC.

#### **4.7 - Supuestos de modificación del CESA y/o Especificaciones Relativas a las Operaciones:**

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

4.7.2 - 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° 599/2024 del Poder Ejecutivo Nacional) emitido por la DNTA o por la autoridad competente.
- b) Solicitar las inspecciones que determine la DNSO concordante con la modificación solicitada.
- c) Presentar las enmiendas de los documentos correspondientes.
- d) Entregar toda la documentación que sea requerida por la DNSO.

4.7.3 - Si la solicitud se refiere a cambio de certificación de la Parte 135 de las RAAC a la Parte 121 de las RAAC, además, deberá:

- 1) Remitir nota oficial por sistema electrónico al Director de la DOA, informando el cambio de la actividad aerocomercial autorizada vigente.
- 2) Cumplir con los requisitos establecidos en la Parte 121 de las RAAC y aquellos que formule la DNSO para producir el cambio.

4.7.8 - 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.

**4.8 – Caducidad del expediente de enmienda y/o modificación del CESA y las OpSpecs:** De conformidad con el artículo 1° bis, inc. k) de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos (Ley 19.549), si transcurridos SESENTA (60) días desde que un trámite se paralice por causa imputable al interesado debidamente comprobada, el órgano competente le notificará que, si transcurrieren otros TREINTA (30) días de inactividad, se declarará de oficio la caducidad de los procedimientos, archivándose el expediente.

La declaración de caducidad dejará sin efecto el trámite que hubiese iniciado el solicitante y deberá iniciar un nuevo expediente.

**4.9 – Incorporación de un tipo de aeronave ya operada por el explotador:** Si la modificación involucra afectación de aeronaves de modelos ya operados por el solicitante, deberá cumplir lo establecido en el Punto 6.1 de esta reglamentación. Sin embargo, el explotador deberá prestar especial atención a diferencias de configuración que deriven en modificaciones de procedimientos, instrucción y mantenimiento. De tratarse de una variante, podría exigirse el desarrollo del proceso de certificación descrito en el punto siguiente.

**4.10 - Incorporación de un nuevo tipo de aeronave en la flota de un explotador:** Si 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 de la DEPCE.

4.10.1 - 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.

4.10.2 - 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 faculten a conducir operaciones con ese tipo de aeronave.

4.10.3 - Este tipo de trámite requiere ser iniciado, al menos, con TRES (3) meses de anticipación a la fecha planificada para comenzar las operaciones.

## **5. RECERTIFICACIÓN**

**5.1 – Proceso de re-certificación:** Si el CESA del explotador aéreo hubiese perdido su vigencia en los términos del punto 2 de esta reglamentación, para reiniciar las operaciones aerocomerciales deberá cumplimentar con lo establecido en la Circular de Asesoramiento OPS 119-001 e iniciar nuevamente el respectivo proceso de certificación.

## **6. - AFECTACIÓN Y DESAFECTACIÓN DE AERONAVES**

**6.1 - Requisitos documentales para afectar una aeronave:** 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:

a) Elevar nota dirigida al Director Operación de Aeronaves solicitando la afectación de la/s aeronave/s adjuntando en copia autenticada:

- 1) Certificado de Matricula.
- 2) Certificado de Propiedad o título que acredite el carácter de explotador de la aeronave.
- 3) Formulario para solicitud de amarre.
- 4) Comprobante de pago de Arancel correspondiente.
- 5) Póliza de seguro vigente, conforme a la legislación aeronáutica.

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

c) Haber cumplido con las inspecciones requeridas y haber abonado los gastos a cargo del explotador relativos a la capacitación y viáticos del inspector, si no existiese un inspector de ANAC capacitado en el tipo de aeronave que pretende utilizar.

**6.2. Desafectación de aeronaves:** La DOA 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 u organismo competente en materia aerocomercial.

6.2.2 - La DOA desafectará del Anexo I (Registro de Aeronaves Afectadas) de la empresa, la/s aeronave/s o tipo de aeronave/s, a solicitud del explotador si efectuara presentación dirigida al Director Operación de Aeronaves solicitando la desafectación de la/s aeronave/s.

## **7. - AFECTACIÓN Y DESAFECTACION DE TRIPULACIONES**

**7.1 - Requisitos para la afectación de tripulantes argentinos:** Para afectar tripulantes argentinos el solicitante deberá:

- 1) Efectuar una presentación 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, etc.
- 2) 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.
- 3) 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.
- 4) Presentar la certificación que acredite el adiestramiento siguiente: a) Factores Humanos / CRM, según corresponda. b) Interferencia Ilícita. c) Mercancías peligrosas. d) Interceptación de Aeronaves Civiles. f) Conocimiento del MOE y las Especificaciones relativas a las operaciones de la empresa. g) Control en vuelo de línea, rutas y aeródromos (solo para operaciones RAAC-135).

7.1.2 - 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.

7.1.3 - 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.

**7.2 - Requisitos para afectación de tripulantes de nacionalidad extranjera:** El explotador deberá dar cumplimiento con lo establecido en el Anexo I a la Resolución ANAC N° 363/2024.

**7.3 - Desafectación de tripulaciones:** La DOA desafectará del Anexo II de la empresa, por propia iniciativa, a los tripulantes afectados por las siguientes causas:

- a) No tener cumplida la totalidad del adiestramiento que exige la norma vigente.
- b) Tener vencida su Certificación Médica Aeronáutica.
- c) 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.
- d) No presentar la certificación de cualquier exigencia de capacitación establecida en la norma vigente requerida por la ANAC, vencido el tiempo límite impuesto.

7.3.1 - La DOA desafectará del Anexo II, a solicitud de la empresa, a los tripulantes afectados cuando por medio de presentación dirigida al Director Operación de Aeronaves solicitando la desafectación del/los tripulantes.

## **8. - SOLICITUD DE APROBACIONES ESPECÍFICAS**

**8.1 - Procedimiento general para la solicitud de Aprobaciones Específicas:** El proceso para efectuar una aprobación específica para un explotador aéreo es también un proceso de CINCO (5) fases similar al proceso para obtener el CESA. Las aprobaciones de operaciones especiales tienen sus propias circulares de asesoramiento publicadas la página de ANAC (ej. CA OPS 91-020 para CAT II/III, CA OPS 91-030 para RVSM, CA OPS 91-070 para NAT HLA, etc.). Cuando un solicitante de CESA pretenda obtener una aprobación específica (ej. mercancías peligrosas, EDTO, PBN, EFB, etc.) durante la etapa previa a la emisión del CESA puede requerirlo en la DEPCE relativa a su certificación inicial como operador o en forma paralela, aunque de optar por esta última opción dicho proceso se debe desarrollar coordinadamente con el del CESA.

La solicitud debe realizarse por expediente separado al del CESA, abonando el correspondiente arancel administrativo. 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.

**8.2 - 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.

**8.3 - Fase 2 – Solicitud formal:** La Fase 2 inicia cuando el explotador remite por expediente la solicitud formal incluyendo la DEPCE, la documentación correspondiente y copia del pago de Arancel.

**8.4 - Fase 3 – Análisis de documentación:** El equipo de aprobación 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. Cuando el explotador/solicitante haya completado correctamente la presentación, incluyendo las correcciones solicitadas, se procederá a la Fase 4.

**8.5 - 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.

**8.6 - Fase 5 – Certificación:** En esta Fase se emitirán los actos 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.

**Nota 1:** se recomienda revisar la sección de “Circulares de Asesoramiento” de la página web de ANAC para las aprobaciones específicas que cuenten con circulares de asesoramiento emitidas por ANAC (CAT II/III, RVSM, EFB, NAT HLA, etc.).

**Nota 2:** para determinadas aprobaciones específicas, la ANAC puede indicar al explotador la utilización de circulares de asesoramiento emitidas por otra AAC u organismos internacionales, lo cual se efectuará durante la Fase 1 del proceso.

## 9 – INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL AERONÁUTICO

**9.1- Programa de instrucción del explotador:** El Programa de Instrucción del explotador es un sistema de capacitación que incluye currículos, instalaciones, instructores, material

didáctico, métodos para impartir instrucción y procedimientos de evaluación y de verificación de la competencia del personal de la empresa. Este sistema debe satisfacer los requerimientos del programa instrucción establecido en las Parte 121 y 135 de las RAAC y ser aprobado por la Autoridad Aeronáutica. El explotador aéreo no podrá utilizar un programa de instrucción que no cuente con la aprobación de ANAC, a los fines de 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 instrucción exigida al personal aeronáutica es la que surge del Programa de Instrucción aprobado por ANAC, que a su vez debe cumplir las exigencias reglamentarias establecidas en las RAAC.

**9.2 Tripulantes de vuelo:** 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. 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.

9.2.1 - 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.

9.2.3 - 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.

9.2.4 - 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.

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

9.2.6 - Ningún tripulante de vuelo puede iniciar vuelos en una aeronave si no cuenta con la experiencia reciente determinada en la Sección 61.57 de la Parte 61 de las RAAC o la que en un futuro la reemplace. La falta de experiencia reciente en vuelo del tripulante será un impedimento para su afectación al Anexo I del CESA. La pérdida de la experiencia reciente del tripulante impone que el mismo deba ser rehabilitado previo a su afectación al CESA del explotador.

**9.3 – Tripulantes de Cabina de Pasajeros:** 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.

**9.4 - Despachantes de Aeronave:** Los despachantes de aeronave deberán demostrar el adiestramiento siguiente:

- 1) Inicial/recurrent (al tipo de aeronave que despacha).
- 2) Pericia por parte de la ANAC.
- 3) Familiarización operativa.
- 4) Factores Humanos/CRM.
- 5) Mercancías Peligrosas.
- 6) Interferencia ilícita.
- 7) Adiestramiento en el MOE y Especificaciones relativas a las operaciones (con las rutas que recibe y despacha).
- 8) Cualquier otra exigencia que surja del Programa de Instrucción de la empresa o de las secciones pertinentes de las RAAC.

**9.5 – Otro personal de la empresa afectado a actividades operativas:** 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.

**9.6 – Certificación de la instrucción:** Excepto lo establecido en los puntos 9.5.1 y 9.5.2, 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.

9.6.1 - 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.

9.6.2 - 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.

9.6.3 - 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 del gerente designado por el explotador a tal efecto.

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

9.6.5 - 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.

## **10. - APROBACIÓN DE LA LISTA DE EQUIPAMIENTO MÍNIMO (MEL)**

**10.1 – Obligatoriedad de contar con MEL aprobada:** La Sección 121.628 de la Parte 121 de las RAAC y la Sección 135.159 de la Parte 135 de las RAAC establecen la obligatoriedad de contar con una MEL aprobada por ANAC para operar con instrumentos o equipos inoperativos.

**10.2 - Confección de la MEL:** La MEL deberá confeccionarse ajustada estrictamente a los siguientes lineamientos:

- a) Debe confeccionarse en base a la MMEL aprobada/reconocida por ANAC.
- b) 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.

10.2.1 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 última revisión de MMEL al momento de la presentación para la aprobación original, las revisiones efectuadas por el fabricante a la MMEL deberán ser introducidas por el operador a su MEL dentro de los 180 días. Cualquier operación especial que se incorpore deberá ser incluida al momento de la solicitud de dicha operación. De no existir una modificación en el transcurso de 2 (dos) años, se deberá hacer sellar nuevamente el manual.

b) El revisado parcial de la Dirección de Aeronavegabilidad se refiere a los ítems de mantenimiento y basado en las regulaciones vigentes, sin perjuicio de cualquier otra norma aeronáutica aplicable.

c) El revisado parcial de la Dirección de Operación de Aeronaves se refiere a la seguridad operacional con el/los ítem(s) inoperativo(s) y que involucre a la aeronave/tripulación/empresa, basado en las regulaciones vigentes.

10.2.2 - 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. 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).

10.2.3 - 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.

10.2.4 - 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.

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

10.2.6 - 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.

10.2.7 - 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:

- a) Requiere que la inoperatividad sea notificada a PROGRAMACION DE VUELO/DESPACHO.
- b) Requiere que la inoperatividad del equipamiento, componente, sistema o función sea indicada con un rótulo en la cabina de vuelo.
- c) Estos símbolos deben ser colocados, cuando corresponda, en la columna ítem.

10.2.8 - 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.

10.2.9 - 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<sup>o</sup> instalado debe figurar 2 (dos); en N<sup>o</sup> 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".

10.2.10 - 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 10.2.9 (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.

**10.3 - Proceso de aprobación de MEL:** 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.

**10.4 – Fases de aprobación de la MEL:** 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.

**A) 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. **B) 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. **C) 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. La Dirección de Aeronavegabilidad coordinará con el explotador/solicitante en forma directa las modificaciones necesarias de la MEL en los aspectos que corresponden a procedimiento de mantenimiento. La Dirección de Operación de Aeronaves coordinará con el explotador/solicitante en forma directa las modificaciones necesarias de la MEL en los aspectos que corresponden a procedimientos de operaciones. El explotador/solicitante presentará la versión corregida de la MEL, conteniendo la totalidad de las correcciones requeridas por ambas dependencias. Si del análisis de las correcciones, surgieran discrepancias y no se considerara aceptable la MEL, se deberá repetir los pasos anteriores. Cuando del primer análisis o del análisis de las correcciones, ambas Direcciones consideren que la MEL es correcta se procederá a la Fase 4. **D) 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. **E) 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.

**10.5 – Emisión o enmiendas de las OpSpecs:** Una vez aprobada la MEL, en caso de corresponder, se emitirán las Especificaciones Relativas a las Operaciones o enmienda a las mismas.

**Nota 1:** El manejo de información en las etapas intermedias, a efectos de consultas a cualquiera de las direcciones por parte del explotador, podrá ser realizado por medio de correo electrónico.

## **11. – PROCEDIMIENTO PARA LA DESIGNACIÓN DE INSPECTORES RECONOCIDOS (IR) Y EL RECONOCIMIENTO DE INSTRUCTORES**

**11.1 – Generalidades del Inspector Reconocido:** La adopción de la figura de Inspector Reconocido (IR) se fundamenta en la necesidad de que los explotadores certificados dispongan de personal de pilotos, mecánicos de a bordo y tripulantes de cabina de pasajeros, para llevar a cabo determinadas tareas asignadas por la autoridad. Dichas tareas, por su gran volumen, implicarían necesariamente afectar un gran número de inspectores de la ANAC, que excede ampliamente la disponibilidad de personal de inspección.

**11.2 – Requisitos de 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.

**11.3 - 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.

**11.3 - 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.

**11.5 – Proceso de aprobación del inspector reconocido:** 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.

**A) 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.

**B) 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.

**C) 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.

**D) 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.

**E) 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 provee 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.

**11.6 - Funciones y atribuciones del inspector reconocido:** 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.

11.6.1 – 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.

**11.7 - Supervisión del Inspector Reconocido:** 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. El inspector reconocido puede también ser supervisado en el marco de inspecciones no programadas o aleatorias, conforme lo determine la ANAC.

11.7.1 - El control práctico anual consistirá en una inspección similar a la establecida como requisito para su acreditación, dejándose constancia y registro; 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.

**11.8. Instructor - Reconocimiento por parte de la DOA:** De acuerdo a lo establecido en las Partes 121 y 135 de las RAAC, los explotadores aerocomerciales pueden utilizar tripulantes bajo la figura de Instructor. El Instructor cumple la función de impartir instrucción teórica (según su acreditación) y/o práctica a las tripulaciones y certificar dicha instrucción.

11.8.1 - Los requisitos a cumplimentar por los Instructores son determinados en la RAAC.

11.8.2 – Para su reconocimiento por parte de ANAC, la empresa deberá remitir una presentación electrónica vía TAD 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. 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.

11.8.3 - 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.

**11.9 - Funciones y atribuciones del instructor:** El Instructor está facultado para: a) ejercer su función según lo establece en las Partes 121 y 135 de las RAAC, e impartir la instrucción acorde a su competencia establecida en las Especificaciones Relativas a las Operaciones; b) Certificar la instrucción de acuerdo al sistema aprobado por la ANAC; y c) Informar al Gerente/Jefe de Operaciones cualquier circunstancia anómala o novedad surgidas de los controles o inspecciones llevados a cabo en el ámbito de su incumbencia.

## **12. - ANEXOS**

Por la presente se acompañan los siguientes formularios para uso del explotador y de la ANAC:

Anexo I – Modelo de solicitud formal

Anexo II - Modelo de carta de rechazo de la solicitud formal

Anexo III - Modelo de carta de aceptación de la solicitud formal

Anexo IV - Declaración de Evaluación Previa del Candidato a Explotador

Anexo V – Modelo de Cronograma de eventos

Anexo VI - Modelo de Autorización para Acceso a instalaciones.

Anexo VII - Modelo de Credencial de Inspector de ANAC

Anexo VIII - Modelo de Acta para cierre de Fases

Anexo IX – Certificado de Explotador de Servicios Aéreos

Anexo X – Especificaciones relativas a las Operaciones (OpSpecs)

### **Anexo I - Modelo de carta de solicitud formal**

(Membrete de la empresa)

[Fecha]

A la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

Sr. DIRECTOR NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Balcarce 290 – 2º Piso - CABA

Sr. Director Nacional:

La presente carta sirve de solicitud formal para la certificación como Explotador de Servicios Aéreos por parte de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL; ["Nombre del explotador"] inicialmente intenta operar como explotador de servicios aéreos [regulares] [no regulares] [interno, internacional] de acuerdo con las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Parte [121 o 135]. Nuestra intención es utilizar [3] aeronaves [B-737-700] entre las localidades de [nombre de las localidades], adjuntando a la presente la copia de la concesión o permiso de operación (autorización) otorgada por la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL.

Nuestra compañía tendrá su sede principal de negocios en el [Hangar xxx del Aeropuerto zzz (anotar las direcciones completas)] y su base principal de operaciones ubicada en [anotar dirección en [lugar]]. Nuestra base de mantenimiento estará ubicada en [anotar dirección en [lugar]]; todos los períodos de inspección y verificación [anotar los períodos de inspección y verificación (por ejemplo. "C" y "D")]; se realizarán bajo contrato con la empresa [Nombre del taller aeronáutico de reparación - TAR], cuya copia adjunto a la presente.

Nuestro personal de gestión es el siguiente:

- Presidente y Director ejecutivo: [Luis Fernández DNI. 8.447.584]
- Director de operaciones: [Manuel González LE. 5.439.257:
- Director de mantenimiento: [Pedro Adams DNI 12.475.888]
- Jefe de pilotos: [Gustavo Bermúdez DNI14.477.222]
- Director de instrucción: [Eduardo Rodríguez DNI. 9.475.123]
- Gerente del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS): [Pedro García DNI. 8.475.123]

Asimismo adjuntamos el cronograma de eventos revisado, el cual fue acordado en nuestra última reunión y la declaración de cumplimiento revisada.

Nuestro representante legal será el [Sr. Juan Pérez DNI 12.456.78], [dirección completa, incluyendo teléfonos y correo electrónico], adjunto a la presente la copia certificada del poder otorgado.

Saludo a usted atentamente,

(Firma)

(Nombre y cargo)

Adjuntos: Concesión o permiso de operación (autorización) de la DNTA, [fotocopia del poder del representante, si corresponde], etc. [detallar todos los adjuntos que se remitan con la solicitud formal].

(Membrete de la empresa)

[Fecha]

## **Anexo II - Modelo de carta de rechazo de la solicitud formal**

Sr. [Juan Pérez]

Presidente de [Nombre del explotador]

Sr. Presidente

Nuestra Dirección ha revisado su solicitud formal para obtener el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos, de fecha \_\_\_\_\_, y resulta necesario devolver dicha solicitud, ya que se han encontrado deficiencias en las siguientes áreas: (siguen ejemplos generales)

- a) Los C.V. del [Sr. Julio López], Jefe de mantenimiento y del [Sr. Carlos Millar], Jefe de operaciones, no han sido incluidos en su solicitud.
- b) Los datos de la declaración de cumplimiento están incompletos. Por ejemplo ... [anotar lo que sea de ejemplo]. El método de cumplimiento de dichas reglamentaciones, está descrito en [detallar]. Tal como se ha discutido en las reuniones pertinentes, todas las secciones de las reglamentaciones aplicables, deben ser explicitadas en la declaración de cumplimiento.

c) La Lista de equipo mínimo (MEL) no contiene los procedimientos de mantenimiento y operaciones requeridas en la MMEL.

Le remitimos la declaración de cumplimiento y todos los adjuntos. Es necesario que envíe una nueva declaración de cumplimiento cuando haya corregido las discrepancias detalladas anteriormente y cualquier otra que existiera. Por favor, no dude en contactarse con nosotros para cualquier asistencia que le sea necesaria para clarificar los requisitos mínimos de su solicitud formal.

Saludo a usted atentamente,

[Luis Fernández]

Jefe del Equipo de Certificación

Adjuntos: [listado de adjuntos devueltos]

### **Anexo III - Modelo de carta de aceptación de la solicitud formal**

Sr. [Juan Pérez]

Presidente de [Nombre del explotador]

[Dirección] – (C Postal)

Estimado Sr. Pérez

Su carta de solicitud formal para obtener el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos, ha sido revisada y aceptada. La aceptación de dicha carta no implica la aprobación o aceptación de los adjuntos incluidos. Las aprobaciones o aceptaciones específicas de los adjuntos serán apropiadamente comunicadas después de una detallada evaluación por nuestro equipo de certificación de la DNSO.

Esperamos muy gustosamente trabajar con vuestro personal en el proceso de certificación.

Saludo a usted atentamente.-

[Luis Fernández]

Jefe del Equipo de Certificación

## Anexo IV - 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			
<b>SECCION A. DETALLES DEL SOLICITANTE</b>			
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.	
<b>SECCION B. PERSONAL DE GESTION</b>			
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.			
<b>SECCION C. INFORMACION SOBRE LAS OPERACIONES PROPUESTAS</b>			
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:			
<b>SECCION D. INFORMACION SOBRE LA INSTRUCCION</b>			
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.			

SECCION E. INFORMACION SOBRE LAS AERONAVES					
E1. Marca	E2. Modelo	E3. Cantidad	E4. Cantidad de asientos o capacidad decarga 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	Alternativa		
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

## 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.), así como los posibles aeródromos de alternativa conforme a la planificación que proponga el solicitante.

## **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.

## Anexo V – Modelo de Cronograma de eventos

CRONOGRAMA DE EVENTOS PARA EL PROCESO DE CERTIFICACION DE UN EXPLOTADOR DE SERVICIOS AEREOS – RAAC 121 y RAAC 135	
Nombre del solicitante:	Nombre del JEC/POI:
Representante del solicitante e información de contacto:	

PRESENTACION DE LOS DOCUMENTOS					
	Documento	Fecha propuesta	Fecha revisada	Fecha de recepción	Insp.
	<b>Documentos generales</b>				
	Borrador de las OpSpecs				
	Declaración de cumplimiento inicial				
	Cronograma de eventos				
	Concesión o permiso de operación				
	Lista de aeronaves				
	<b>Calificaciones del personal de gestión</b>				
	Ejecutivo responsable				
	Director, gerente o responsable de operaciones				
	Director, gerente o responsable de mantenimiento				
	Gerente o responsable del SMS				
	Gerente o responsable de calidad				
	Jefe de pilotos				
	Jefe de instrucción				
	Carta de solicitud de desviaciones				
	<b>Manuales</b>				
	Manual de vuelo de las aeronaves (AFM/FM)				
	Manual de operaciones (MOE) completo (Partes A, B, C y D)				
	<i>Los siguientes manuales forman parte del MOE pero pueden ser editados en documentos independientes:</i>				
	Manual del SMS				
	Manual de operación de la aeronave (AOM/FCOM Incluyendo listas de verificación)				
	Lista de equipo mínimo (MEL)				
	Lista de desviación respecto a la configuración (CDL)				
	Manual de performance de las aeronaves				
	Manual de control de peso y balance				
	Manual de servicios de escala				
	Programas de instrucción				
	Guía de rutas				
	Manual de mercancías peligrosas				
	Listas de verificación de la cabina de pilotaje				
	Lista de verificación para búsqueda en la aeronave				
	Manual de tripulación de cabina				
	Tarjetas de instrucciones de seguridad para los pasajeros				
	Manual de control operacional				
	Manual del programa de seguridad (Security)				
	<b>Manuales de mantenimiento</b>				
	Manual de control de mantenimiento (MCM)				
	Programa de aeronavegabilidad continua				
	Sistema de análisis y vigilancia continua				

	Programa de confiabilidad de mantenimiento				
	Programa de instrucción del personal de mantenimiento				
	Manuales técnicos de mantenimiento:				
	Estructura/Planta poder				
	Reparación estructural				
	Catálogo ilustrado de partes				
	Procedimientos de inspección				
	Manual del fabricante				
	Manual de cableado				
	Manual de reparación general (Overhaul)				
	<b>Aprobaciones específicas</b>				
	RVSM				
	LVO				
	PBN				
	EDTO				
	EFB				
	Mercancías peligrosas				
	MNPS				
	<b>Contratos y otros documentos</b>				
	Contratos de compra o arrendamiento de las aeronaves				
	Contratos/acuerdos de mantenimiento (OMA)				
	Contratos/acuerdos de servicios				
	Contratos y/o acuerdos de instrucción				
	Solicitud de exenciones o desviaciones				
	Plan de demostración de evacuación de emergencia				
	Plan de demostración de amaraje				
	Plan de pruebas de demostración				
	Documento o declaración que acredite homologación por concepto de ruido				
	Sistema de registros propuesto				
	Programa Prevención uso indebido de alcohol y drogas (RAAC 120)				

INICIO DE LOS CURSOS DE CAPACITACION					
	Documento	Fecha propuesta	Fecha revisada	Fecha de inicio	Insp.
	<b>Capacitación pilotos</b>				
	Adoctrinamiento básico				
	Instrucción en tierra				
	Instrucción de emergencias				
	Instrucción en vuelo (simulador)				
	Segmentos especiales				
	Diferencias				
	Mercancías peligrosas				
	Security				
	Calificación (explotador)				
	<b>Capacitación tripulantes de cabina</b>				
	Adoctrinamiento básico				
	Instrucción en tierra				
	Instrucción de emergencias				
	Instrucción en vuelo				
	Mercancías peligrosas				
	Security				
	Diferencias				
	Calificación (explotador)				
	<b>Capacitación Despachantes de Aeronaves</b>				
	Adoctrinamiento básico				
	Instrucción en tierra				
	Diferencias				
	Mercancías peligrosas				
	Security				
	Calificación (explotador)				
	<b>Capacitación de otro personal</b>				

	Instructores de vuelo				
	Instructores Despachantes de Aeronaves				
	Instructores TCP				
	Inspectores Reconocidos (IR)				
	Personal de mantenimiento				
	Personal de plataforma				
	Personal de las escalas				

## **Anexo VI - Modelo de Autorización para Acceso a instalaciones.**

A la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

Sr. DIRECTOR NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Balcarce 290 – 2º Piso - CABA

Por la presente autorizamos a los Inspectores de la DNSO ((Nombre de inspectores y DNI)), que forman parte del Equipo de Certificación de la empresa, únicamente en el marco del proceso de certificación y previa acreditación de identidad y de una Orden de Inspección que acredite que se encuentra en ejercicio de sus funciones, a acceder en forma libre e irrestricta para inspeccionar las instalaciones y aeronaves, a cualquier lugar o instalaciones cuando la empresa use servicios de terceros para mantenimiento, y a la cabina de mando de la aeronave para realizar las inspecciones que haya ordenado durante las operaciones de vuelo.

Saludo a usted atentamente,

(Firma)

(Nombre y cargo)

## Anexo VII - Modelo de Credencial del Inspector de ANAC

REPÚBLICA ARGENTINA		ANAC   AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA		
INSPECTOR DE AVIACIÓN CIVIL • CIVIL AVIATION INSPECTOR				
Apellido / Surname				
Nombre / Given-name				
Sexo / Sex		Nacionalidad / Nationality		
Fecha Nac. / Date of birth		Nº Documento / Document N°		
Fecha de Vto. / Expire date		Dirección / Directorate		
Área / Area				

  

REPÚBLICA ARGENTINA	
FACULTADES ESPECIALES	

El titular de esta credencial tiene las facultades de fiscalización y vigilancia conferidas por los Artículos 12, 133 y 134 de la Ley 17.285 - Código Aeronáutico de la Nación - y por las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil - RAAC - en todas sus partes. En el ejercicio de sus funciones podrá:

- Requerir la colaboración de la Fuerza Pública cuando el cumplimiento de su función lo requiera (Art. 206 Ley 17.285).
- Utilizar la "Red de Comunicaciones de la Presidencia de la Nación y de los Gobiernos de las provincias (Aviso 2089 B.A.R. N°1302)".



BUENOS AIRES, ARGENTINA  
Issued at/Expedido en

Administrador Nacional de Aviación Civil

## Anexo VIII - Modelo de Acta para cierre de Fases

### ACTA

Siendo el día ..... del mes de ..... de dos mil ....., en la sede de la **Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)** ....., C.A.B.A., se procede a confeccionar la presente Acta a efectos de elevar lo actuado durante la Fase I – II- III- IV – V-del Proceso de Certificación como Explotador de Servicios Aéreos de la empresa ..... bajo N° de PRE CERTIFICACIÓN:....., para consideración del JDEA.

Al respecto se deja debida constancia que el solicitante

- Ha cumplido satisfactoriamente los requerimientos correspondientes a la Fase I – II- III- IV – V del Proceso de Certificación.
  
- No ha cumplido satisfactoriamente los requerimientos correspondientes a la Fase I – II- III- IV –V del Proceso de Certificación.

Observaciones:

## Anexo IX – Modelo de Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA)

<b>CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AEREOS</b>		
1	<b>ESTADO DEL EXPLOTADOR</b> 2	1
<b>AUTORIDAD EXPEDIDORA</b> 3		
CESA4:  Fecha de vencimiento5:	<b>NOMBRE DEL EXPLOTADOR</b> 6  Nombre comercial7:  Dirección del explotador8:  Teléfono9:  Fax:  Correo-e:	<b>PUNTOS DE CONTACTO OPERACIONALES</b> 10  La información de contacto, donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional sin demoras indebidas, se proporciona en 11.
Por el presente, se certifica que 12 está autorizado a realizar operaciones de transporte aéreo comercial según se define en las especificaciones relativas a las operaciones que se adjunta, de conformidad con el Manual de operaciones y con 13.		
Fecha de expedición14:	Nombre y firma15:  Título:	

### **Notas:**

1. Para uso del Estado del explotador.
2. Reemplazar por el nombre del Estado del explotador.
3. Reemplazar por la identificación de la autoridad expedidora del Estado del explotador.
4. Número de CESA único, expedido por el Estado del explotador.
5. Fecha a partir de la cual pierde validez el CESA (dd-mm-aaaa).
6. Reemplazar por el nombre registrado del explotador (Razón social).
7. Nombre comercial del explotador, si es diferente. Insértese la abreviatura "Dba" (abreviatura de la locución inglesa "Doing business as", que significa "realiza sus actividades bajo el nombre comercial siguiente") antes del nombre comercial.
8. Dirección de la oficina principal del explotador.
9. Número de teléfono, fax (son sus correspondientes códigos de área) de la oficina principal del explotador. Incluir también dirección de correo electrónico, si posee.

10. La información de contacto incluye los números de teléfono y de fax (con los correspondientes códigos de área), y la dirección de correo electrónico (si la poseen) en donde se puede ubicar, sin demoras indebidas, a las autoridades de gestión operacional para cuestiones relativas a operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, competencias de las tripulaciones de vuelo y de cabina, mercancías peligrosas y otros asuntos, según corresponda.
11. Insertar del documento controlado, llevado a bordo, en el que se proporciona la información de contacto, con la referencia al párrafo o página apropiados. Por ejemplo, "En el Capítulo 1, 1.1 del Manual de operaciones, Generalidades/Información básica, se proporciona información de contacto..." o "En la página 1 de las OpSpecs se proporciona...", o "En un adjunto de este documento se proporciona..."
12. Nombre registrado (Razón social) del explotador.
13. Insertar referencia a las normas de aviación civil pertinentes.
14. Fecha de expedición del CESA (dd-mm-aaaa).
15. Título, nombre y firma del representante de la autoridad expedidora. El CESA también podrá llevar un sello oficial.

## Anexo X– Modelo de Especificaciones relativas a las Operaciones

<b>ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES</b> <b>SPECIFICATIONS OPERATIONS</b> (Sujeto a las condiciones aprobadas en el Manual de Operaciones) (Subject to the approved conditions in the Operations Manual)					
<b>ANAC – Información de contacto</b> (Issuing Authority contact details) <sup>1</sup>					
Teléfono (Telephone):			dnso@anac.gob.ar		E-mail:
CESA N° (AOC#) <sup>2</sup> : Apéndice (Appendix).		Explotador Aéreo (Operator name) <sup>3</sup> : Nombre Comercial (Dbá trading name): .			
Fecha (Date) <sup>4</sup> : Reemplaza el de fecha: (This Opspecs modifies Opspecs dated)-			Firma Digital (Digitally Signed by):		
Modelo de Aeronave (Aircraft model) <sup>5</sup> :					
Matrícula (Register)	N/S (S/N)	Matrícula (Register)	N/S (S/N)	Matrícula (Register)	N/S (S/N)
Tipo de Operación: Transporte Aerocomercial      Pasajeros (#)      Carga air transportation      Otros: Types of operation: Commercial Passengers (#)      Cargo Other's					
6:					
Área (s) de operación (Area(s) of operation) <sup>7</sup> :					
Limitaciones Especiales (Special limitations) <sup>8</sup> :					
<b>APROBACIÓN ESPECÍFICA</b> SPECIFIC APPROVAL	<b>SI</b> YE S	<b>N</b> O N O	<b>DESCRIPCIÓN</b> DESCRIPTION <sup>9</sup>		<b>COMENTARIOS</b> REMARKS

<b>Mercancías Peligrosas</b> Dangerous goods				
<b>Operación con baja visibilidad</b> (Low visibility operations)				
<b>Aproximación y aterrizaje</b> Approach and landing			CAT <sup>10</sup>	RVR: ____m DH ____ft
<b>Despegue</b> (Take-off)			RVR <sup>11</sup>	
<b>Créditos Operacionales</b> (Operational Credits )			<sup>12</sup>	
<b>RVSM</b> <sup>13</sup>  N/A				
<b>EDTO</b> <sup>14</sup>  N/A			Combinación de aeronave – motor (Aircraft-engine combination) <sup>15</sup>	Umbral de tiempo <sup>15</sup> : ____ minutos Time threshold <sup>15</sup> : ____ minutes Tiempo máximo de desvío <sup>15</sup> : ____ minutos Maximum diversion time <sup>15</sup> : ____ minutes
<b>Especificaciones de Navegación AR Para operaciones PBN</b> (AR Navigation specifications for PBN operations)			<sup>16</sup>	
<b>Aeronavegabilidad</b> (Continuing airworthiness):			<sup>17</sup>	
<b>EFB</b> (EFB)			<sup>18</sup>	
<b>Otros</b> (Other´s) <sup>19</sup>				

**Notas:**

- Número de teléfono de la autoridad, incluido el código de área. Incluir también dirección de correo-e y número de fax, si posee  
*Telephone and fax contact details of the authority, including the country code. Email to be provided if available.*
- Insertar número de CESA correspondiente.  
*Insert the associated AOC number*
- Insertar el nombre registrado o razón social del explotador y su nombre comercial, si difiere de aquél. Insértese la abreviatura “Dba” (abreviatura de la locución inglesa “Doing business as”, que significa “realiza sus actividades bajo el nombre comercial siguiente”) antes de la razón social.  
*Insert the operator’s registered name and the operator’s trading name, if different. Insert “dba” before the trading name (for “doing business as”)*
- Fecha de expedición de las OpSpecs (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la autoridad expedidora.  
*Issuance date of the operations specifications (dd-mm-yyyy) and signature of the authority representative.*
- Modelo de la aeronave, insertar la designación asignada por el Equipo de taxonomía común CAST (Equipo de Seguridad de la Aviación Comercial) /OACI de la marca, modelo y serie, o serie maestra, de la aeronave, si se ha designado una serie (p. ej., Boeing- 737-3K2 o Boeing-777-232). La taxonomía CAST/OACI está disponible en el sitio web: <http://www.intlaviationstandards.org/>; y las marcas de nacionalidad y matrícula de cada aeronave incluida en dicha OpSpecs.  
*Insert the Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO designation of the aircraft make, model and series, or master series, if a series has been designated (e.g. Boeing-737-3K2 or Boeing-777-232). The CAST/ICAO taxonomy is available at: <http://www.intlaviationstandards.org/>.*
- Otro tipo de operación a ser especificada (e.g. emergency medical service).
- Tipo de operaciones: Transporte aéreo comercial

regular, o no regular, de pasajeros y/o de carga u otro tipo de transporte

(especificar) (p. ej., transporte aéreo sanitario).

*Type of Operation. Other type of transportation to be specified (e.g. emergency medical service).*

7. Enumerar las áreas geográficas en que se realizará la operación autorizada (por coordenadas geográficas o rutas específicas, región de información de vuelo o límites nacionales o regionales) definidas por la Autoridad expedidora.

*List the geographical area(s) of authorized operation (by geographical coordinates or specific routes, flight information region or national or regional boundaries).*

8. Enumerar las limitaciones especiales aplicables (p. ej., VFR únicamente, de día únicamente, etc.).

*List the applicable special limitations (e.g. VFR only, day only).*

9. Enumerar en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación específica (con los criterios pertinentes). Esto incluye la aprobación específica para el transporte de mercancías peligrosas con los criterios más permisivos.

*List in this column the most permissive criteria for each approval or the approval type (with appropriate criteria). This includes the specific approval for the transport of dangerous goods with its most permissive criteria.*

10. Insertar la categoría de la operación de aproximación de precisión: CAT I, II, o III. Insertar el RVR mínimo en metros y DH en pies. Se utiliza una línea por categoría de aproximación enumerada.

*Insert the applicable precision approach category (CAT I, IIA, IIB or IIC). Insert the minimum RVR in metres and decision height in feet. One line is used per listed approach category.*

11. Insertar el RVR mínimo de despegue aprobado en metros o la visibilidad horizontal equivalente si no se usa RVR. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.

*Insert the approved minimum take-off RVR in metres. One line per approval may be used if different approvals are granted.*

12. Lista de las capacidades de a bordo (es decir de aterrizaje automático, HUD, EVS, SVS, CVS) y créditos operacionales conexos otorgados.

*List the airborne capabilities (i.e. automatic landing, HUD, EVS, SVS, CVS) and associated operational credit(s) granted.*

13. El casillero "No se aplica (N/A)" solo puede tildarse si el techo máximo de la aeronave es inferior a FL290.

*"Not applicable (N/A)" box may be checked only if the aircraft maximum ceiling is below FL 290.*

14. Los vuelos a grandes distancias (EDTO). Si la aprobación específica de los vuelos con tiempo de desviación extendido (EDTO) no se aplica con base en requisito de las RAAC, seleccione "N/A". De otro modo, deben especificarse el umbral de tiempo y el tiempo de desviación máximo.

*If extended diversion time operations (EDTO) approval does not apply based on the provisions in RAAC, select "N/A". Otherwise a threshold time and maximum diversion time must be specified.*

15. El umbral de tiempo y el tiempo de desviación máximo deben indicarse en distancia de millas náuticas (NM). El detalle de la combinación aeronave-motor para la cual se ha establecido el umbral de tiempo y se ha otorgado el tiempo de desviación máximo debe incluirse en el campo correspondiente con indicación del fabricante y el tipo de motor. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes y puede utilizarse el campo "Comentarios" para formular aclaraciones adicionales.

*The time threshold and maximum deviation time must be indicated in nautical miles (NM). The details of the aircraft-engine combination for which the time threshold has been established and the maximum deviation time has been granted must be included in the corresponding field, specifying the manufacturer and the type of engine. A single line can be used for approval if different approvals are granted, and the "Comments" field can be used for additional clarifications.*

16. Navegación basada en la performance (PBN): se utiliza una línea para cada aprobación de las especificaciones de navegación PBN AR (p. ej., RNP-AR-APCH) con las limitaciones pertinentes enumeradas en la columna "Descripción".

*Performance-based navigation (PBN): one line is used for each PBN AR navigation specification approval (e.g. RNP AR APCH), with appropriate limitations listed in the "Description" column.*

17. Insertar el nombre de la persona/organización responsable de garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, así como el reglamento que el trabajo exige, es decir, el de la normatividad CESA o una aprobación específica.

*Insert the name of the person/organization responsible for ensuring that the continuing airworthiness of the aircraft is maintained and the regulation that requires the work, i.e. within the AOC regulation or a specific approval.*

18. Lista de funciones EFB utilizadas para la operación segura de los aviones y cualesquiera limitaciones

aplicables.

*List the EFB functions with any applicable limitations.*

19. En este espacio pueden ingresarse otras autorizaciones o datos, utilizando una línea (o cuadro de varias líneas) por autorización (p. ej. autorizaciones especiales de aproximación, performance de navegación aprobada, etc.)

*Other authorizations or data can be entered here, using one line (or one multi-line block) per authorization (e.g. special approach authorization, approved navigation performance).*



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** PROCEO

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 40 pagina/s.