



**ANAC**

**Administración Nacional  
de Aviación Civil  
Argentina**

**M. I. O.**

**Manual del Inspector de  
Operaciones**

**VOLUMEN I**

**CONCEPTOS GENERALES - DIRECTIVAS Y GUÍAS**

**2010**

**REGISTRO DE ENMIENDAS**

<b>ENMIENDAS</b>			
<b>Número de Enmienda</b>	<b>Fecha de Aplicación</b>	<b>Fecha de Anotación</b>	<b>Anotada por</b>
01	04-MAR-2011	04-MAR-2011	DNSO
02	JUN-2011	JUN-2011	DNSO
03	25-JUL-2011	25-JUL-2011	DNSO
04	01-NOV-2012	01-NOV-2012	DNSO
05	13-FEB-2013	13-FEB-2013	DNSO
06	25-MAR-2013	25-MAR-2013	DNSO
07	14-MAR-2018	14-MAR-2018	DNSO
08	17-MAY-2018	17-MAY-2018	DNSO
09	29-JUN-2018	29-JUN-2018	DNSO
10	07-ABR-2022	07-ABR-2022	DNSO
11	17-MAY-2022	17-MAY-2022	DNSO
12	21-JUL-2022	21-JUL-2022	DNSO
13	08-AGO-2022	08-AGO-2022	DNSO
14	18-SET-2023	18-SET-2023	DNSO
15	04-OCT-2023	04-OCT-2023	DNSO
16	08-DIC-2023	08-DIC-2023	DNSO
17	29-FEB-2024	29-FEB-2024	DNSO
18	02-SET-2024	02-SET-2024	ANAC
19	03-OCT-2024	03-OCT-2024	ANAC

<b>20</b>	<b>11-OCT-2024</b>	<b>11-OCT-2024</b>	<b>ANAC</b>
<b>21</b>	<b>18-OCT-2024</b>	<b>18-OCT-2024</b>	<b>ANAC</b>

**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES**

**ÍNDICE GENERAL**

**GENERALIDADES**

REGISTRO DE ENMIENDAS

ÍNDICE GENERAL

**CAPÍTULO 1**

**ORGANIZACIÓN, USO Y REVISIÓN DEL MANUAL**

**SECCIÓN 1. INFORMACIÓN GENERAL SOBRE EL MANUAL**

1. Propósito.
3. Distribución.
5. Formato del Manual y su utilización.
7. Estandarización y Coordinación.
9. Reservado.
11. Revisiones.
13. Organización del Manual.
15. Directiva y Guía de Información.
16. a 22. Reservado.

**SECCIÓN 2. PREVISIONES PARA LA REVISIÓN DEL MANUAL**

23. Revisiones del Manual.
25. Boletines del Manual.
26. a 30. Reservados.

**SECCIÓN 3. USO DEL MANUAL POR PARTE DEL INSPECTOR**

GEN 4

- 31. Organización del Manual.
- 33. Apéndice Reservados.
- 34. a 36. Reservados.

**SECCIÓN 4. DEFINICIONES**

T.E.D.

**SECCIÓN 5. ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS (EN PREPARACIÓN)**

- 39. Generalidades.
- 40. Reservado.

**CAPÍTULO 2****LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL - OACI****SECCIÓN 1. GENERALIDADES**

- 41. Generalidades.
- 43. Convención de Chicago.
- 45. Obligación de los Países Contratantes.
- 47. Estructura Orgánica de la OACI.
- 49. Publicaciones de la OACI.
- 50. Reservado.

**SECCIÓN 2. LA OACI Y SUS ANEXOS**

- 51. Generalidades.
- 53. Anexo 1 Licencias al Personal.
- 55. Anexo 2 Reglamento del Aire.
- 57. Anexo 3 Servicio para la Navegación Aérea Internacional.
- 59. Anexo 4 Cartas Aeronáuticas.
- 61. Anexo 5 Unidad de Medida que se Empleará en las Operaciones Aéreas y Terrestres.
- 63. Anexo 6 Operación de Aeronaves.
- 65. Anexo 7 Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves.
- 67. Anexo 8 Aeronavegabilidad.
- 69. Anexo 9 Facilitación.
- 71. Anexo 10 Telecomunicaciones Aeronáuticas.
- 73. Anexo 11 Servicio de Tránsito Aéreo.

- 75. Anexo 12 Búsqueda y Salvamento.
- 77. Anexo 13 Investigación de Accidentes de Aviación.
- 79. Anexo 14 Aeropuertos.
- 81. Anexo 15 Servicio de Información Aeronáutica.
- 83. Anexo 16 Protección al Medio Ambiente.
- 85. Anexo 17 Seguridad de la Aviación Civil Internacional Contra Actos de Interferencia Ilícita.
- 87. Anexo 18 Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas.
- 89. Anexo 19 Gestión de la seguridad operacional
  
- 90. a 92. Reservados

### **CAPÍTULO 3**

#### **ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL - ANAC**

##### **SECCIÓN 1. ORGANIZACIÓN, FACULTADES Y FUNCIONES.**

- 91. Generalidades.
- 93. Estructura Orgánica.
- 95. Unidad de Relaciones Institucionales.
- 97. Auditoría Interna.
- 99. Centro de Instrucción Perfeccionamiento y Experimentación. (CIPE).
- 101. Unidad de Planificación y Control de Gestión.
- 103. Dirección Nacional de Seguridad Operacional
- 105. Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea.
- 107. Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios.
- 109. Dirección Nacional de Transporte Aéreo.
- 111. Dirección General Legal, Técnica y Administrativa.
- 113. al 120. Reservados.

##### **SECCIÓN 2. DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL - DNSO**

- 121. Estructura.
- 123. Dirección de Operación de Aeronaves (D.O.A.)
- 125. Dirección de Licencias al Personal.
- 127. Dirección de Aeronavegabilidad.
- 128. Reservados.

**SECCIÓN 3. RESEÑA HISTÓRICA DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA ARGENTINA**

- 129. Origen de la Aviación Argentina
- 131. Nacimiento de la Aeronáutica Argentina
- 133. Evolución de los Organismos Aeronáuticos
- 135. Aviación Civil: El Estado Argentino y la Actividad Aeronáutica Civil
- 137. Aviación Comercial (Origen – 1920-1950)
- 139. El Correo Aéreo Inicial
- 141. Aeroposta Argentina
- 143. Italianos, Ingleses y Alemanes
- 145. La Transformación
- 147. La Dirección de Aviación Comercial
- 149. Aeropuertos
- 150. a 154. Reservado

**CAPÍTULO 4****INSPECTORES OPERATIVOS DE LA D.N.S.O.****SECCIÓN 1. OBJETIVO DEL CAPÍTULO, CONFLICTO DE INTERESES, GENERALIDADES, POLÍTICAS RECTORAS, ÉTICA Y CONDUCTA.**

- 155. Objetivo.
- 157. Políticas Rectoras. Ética y Conducta.
- 158. Conductas, Atributos y Orientaciones Básicas de un Inspector Gubernamental de la DOA.
- 159. Régimen de Sanciones.
- 161. Designación del Inspector y Emisión de su credencial
- 163. Credencial Aeroportuaria (CASA).
- 165. Pasaje Aéreo para el Inspector.
- 167. Vestimenta.
- 169. Consumo de Bebidas con Graduación Alcohólica.
- 171. Generalidades del Rol del Inspector Durante una Inspección.
- 173. Criterios para Evitar Confrontaciones.
- 175. Generalidades Sobre Asignación de un POI (Principal Operations Inspector).
- 176. Reservado

## APÉNDICE 1 Modelo de Credencial.

## SECCIÓN 2. CLASIFICACION Y REQUISITOS DE INSPECTORES

- 177. Clasificación de Inspectores.
- 179. Requisitos de Origen para Ser IOLA.
- 181. Requisitos de Origen para Ser ISOA.
- 183. Proceso de Selección.
- 184. a 186. Reservados

SECCIÓN 3. INSTRUCCION DE INSPECTORES OPERATIVOS DE LINEA AEREA (IOLA) E  
INSPECTORES DE SEGURIDAD DE OPERACIONES AEREAS (ISOA)

- 187. Instrucción de Inspectores Operativos.
- 188. a 194. Reservados.

## SECCIÓN 4. FUNDAMENTOS Y FACULTADES LEGALES DEL INSPECTOR.

- 195. Fundamentos.
- 197. Facultades.
- 198. a 200. Reservado.

## SECCIÓN 5. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL INSPECTOR

- 201. Reglas Generales de las Funciones y Responsabilidades del Inspector.
- 203. Funciones y Responsabilidades Particulares del Inspector Principal de Operaciones (POI).
- 205. Funciones y Responsabilidades del Jefe de Equipo de Certificación.
- 207. Funciones Generales de los IOLA e ISOA.
- ☛ 208. Funciones y responsabilidades del inspector de operaciones en el marco de la Comisión para la Prevención de Accidentes e Investigación (CoPRal).
- 209. Objetivos de Cada Inspección.
- ☛ 210. Actividades de los IOLA e ISOA en el marco del SMS.
- ☛ 211. Procedimientos.
- 212. a 216. Reservado.

## ☛ APÉNDICE 1 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE PLATAFORMA PARTE 121



- ☞ APÉNDICE 2 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE RUTA PARTE 121 (DEPARTAMENTO SEGURIDAD DE OPERACIONES AÉREAS Y CABINA DE PASAJEROS)
- ☞ APÉNDICE 3 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE BASE DE ESCALA ARGENTINA EN EL EXTERIOR
- ☞ APÉNDICE 4 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE BASE ESCALA EMPRESAS EXTRANJERAS EN EL PAIS
- ☞ APÉNDICE 5 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE BASE ESCALA RAAC 121
- ☞ APÉNDICE 6 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE BASE PRINCIPAL RAAC 121 – OPERACIONES REGULARES
- ☞ APÉNDICE 7 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE BASE PRINCIPAL - RAAC 135
- ☞ APÉNDICE 8 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE PLATAFORMA RAAC 91 y 135
- ☞ APÉNDICE 9 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE SERVICIOS DE RAMPA
- ☞ APÉNDICE 10 ACTA
- ☞ APÉNDICE 11 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LEGAJOS DE TRIPULANTES DE CABINA
- ☞ APÉNDICE 11a GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LEGAJOS DE INSTRUCTOR DE TCP(ITCP)
- ☞ APÉNDICE 12 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LEGAJOS DE DESPACHANTES
- ☞ APÉNDICE 13 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LEGAJOS DE PILOTOS
- ☞ APÉNDICE 14 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LEGAJOS DE INSPECTORES RECONOCIDOS
  
- ☞ APÉNDICE 15 GUÍA PARA LA EVALUACIÓN DE LA CONDICIÓN FINANCIERA DEL EXPLOTADOR
  
- ☞ APÉNDICE 16 GUÍA PARA LA EVALUACIÓN DE CAMBIOS SIGNIFICATIVOS EN LA DIMENSIÓN DE LAS OPERACIONES
- ☞ APÉNDICE 17 FLUJOGRAMA DEL FUNCIONAMIENTO DE LA COPRAI

#### SECCIÓN 6. INSPECTOR RECONOCIDO (IR)

- ☞ 217. Generalidades.
- ☞ 219. Definiciones.
- ☞ 221. Fundamento.
- ☞ 223. Requisitos reglamentarios.
- ☞ 225. Características y Rol del Inspector Reconocido (IR).
- 227. Inspector Reconocido para Pilotos

- 229. Inspector Reconocido para Mecánicos de a Bordo.
- 231. Inspector Reconocido para TCP.
- 233. Facultad de la ANAC.
- ☞ 235. Directivas para los Explotadores.
- ☞ 237. Requisitos.
- ☞ 239. Aprobación
- ☞ 240. Vigencia y Renovación de la Designación del IR.
- ☞ 241. Programa de vigilancia de los Inspectores Reconocidos (IRs).
- ☞ 242. Proceso de resolución de novedades en la vigilancia de IRs
- ☞ 243. Formularios Aplicables y Trámites Ulteriores.
- 244. a 248. Reservado..
- ☞ APÉNDICE 1 PROGRAMA PARA INSPECTOR RECONOCIDO
- ☞ APÉNDICE 2 GUÍA DE TRABAJO
- APÉNDICE 3 EVALUACIÓN PARA INSPECTOR RECONOCIDO (IR) PILOTOS.
- ☞ APÉNDICE 4 EVALUACIÓN PARA INSPECTOR RECONOCIDO (IR) TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS (TCP).
- ☞ APÉNDICE 5 CARTA DE APROBACIÓN IR
- ☞ APÉNDICE 6 – PROCESO DE RESOLUCIÓN DE NOVEDADES EN LA VIGILANCIA DE IRs.

## SECCIÓN 7. EL PROCESO GENERAL DE APROBACIÓN O ACEPTACIÓN

- 249. Generalidades.
- 251. Fase Uno.
- 253. Fase Dos.
- 255. Fase Tres.
- 257. Fase Cuatro.
- 259. Fase Cinco.
- 261. Resumen del Proceso.
- 262. a 270. Reservado.

## SECCIÓN 8. PROCEDIMIENTOS PARA INFRACCIONES AERONÁUTICAS

- 271. Generalidades.
- 273. Testigos.
- 275. Disposición Legal Presuntamente Transgredida.
- 277. Elementos de Prueba Documental.
- 279. Damnificados.

GEN 4

- 281. Bienes Dañados.
- 283. Firma del Imputado.
- 285. Importante.
- 287. Referencias para Encuadrar Infracciones Aeronáuticas.
- ☞ 289. Autoridades de Aplicación de Primera Instancia.
- 290. a 294. Reservados.
- APÉNDICE 1 Acta de Constatación de Infracciones Aeronáuticas.

## CAPÍTULO 5

### PROGRAMA DE VIGILANCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

#### 295. INTRODUCCIÓN

#### SECCIÓN 1. POLÍTICA GENERAL Y PROCEDIMIENTOS

- ☞ 297. Política de Vigilancia de la Seguridad Operacional
- 299. Objetivo del Programa de Vigilancia.
- ☞ 301. Planificación y Ejecución de los Programas de Vigilancia.
- 303. Dirección y Control del Programa.
- 305. Inspectores de la DNSO
- 307. Determinación de los Requisitos de Inspección.
- 309. Evaluación de los Resultados de Inspección.
- ☞ 310. Principios generales para la resolución de problemas de Seguridad Operacional.
- ☞ 311. Procedimiento para la resolución de problemas de Seguridad Operacional.
- ☞ 312. Suspensión o Revocación de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos y de las Especificaciones Relativas a las Operaciones.
- ☞ 313. Política y Procedimientos de vigilancia de Explotadores Aéreos Extranjeros.
- 314. Reservado.
- ☞ APÉNDICE 1 – FASES DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.
- ☞ APÉNDICE 2 – PROCEDIMIENTO PARA LA RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.
- ☞ APÉNDICE 3 – PROCEDIMIENTO PARA LA SUSPENSIÓN O REVOCACIÓN DEL CESA Y DE LAS OPSPECS.
- ☞ APÉNDICE 4 – CARTA MODELO DE SEGURIDAD OPERACIONAL.
- ☞ APÉNDICE 5 – PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN Y VIGILANCIA CONTINUA DE EXPLOTADORES AÉREOS EXTRANJEROS

#### SECCIÓN 2. PROCEDIMIENTOS Y PRÁCTICAS DE INSPECCIÓN.

- ☛ 315. Generalidades y Objetivos de una Inspección
- 317. Características de una Inspección.
- 319. Realización de una Inspección.
- 321. Objetivos de cada Inspección.
- 323. Preparación de una Inspección.
- 324. a 326. Reservado.

### SECCIÓN 3. INSPECCIONES DE PLATAFORMA O RAMPA.

- 327. Objetivo.
- 329. Generalidades.
- 331. Realización de las Inspecciones.
- 333. Guías Ayuda Tarea para la Inspección.
- 335. Resultados de la Inspección.
- 336. a 338. Reservado.

### SECCIÓN 4. INSPECCIÓN DE RUTA.

- 339. Objetivo.
- 341. Generalidades.
- 343. Consideraciones para el Inspector.
- 345. Comportamiento de los Inspectores.
- 347. Áreas de Inspección en Ruta.
- 349. Preparación.
- 351. Procedimientos Generales.
- 353. Aspectos a Tener en Cuenta en la Inspección.
- 355. Guías Ayuda Tarea para la Inspección.
- 357. Resultados de la Inspección.
- 358. a 360. Reservados.

### SECCIÓN 5. INSPECCIÓN DE LA BASE PRINCIPAL DE OPERACIONES DEL EXPLOTADOR

- 361. Objetivo.
- 363. Generalidades.
- 365. Manual de Operaciones de la Empresa (MOE).
- 367. Manual de Vuelo de la Aeronave - AFM.
- 369. Procedimientos para Efectuar una Inspección de Documentación.
- 371. Preparación e Información Inicial.

- 373. Categorías de Legajos en General.
- 374. Gestión de la Fatiga.
- 375. Guías Ayuda Tarea para la Inspección.
- 377. Resultados de la Inspección.
- 378. a 380. Reservados

#### SECCIÓN 6. INSPECCIÓN DE ESCALA

- 381. Objetivo.
- 383. Generalidades.
- 385. Preparación de la Tarea.
- 387. Procedimientos Generales.
- 389. Guías Ayuda Tarea para la Inspección.
- 391. Resultados de la Inspección.
- 392. a 394. Reservado.

#### SECCIÓN 7. INSPECCIONES DE VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA Y EFICIENCIA

- 395. Objetivo de las Inspecciones.
- 397. Generalidades.
- 399. Lineamientos para Inspecciones de Verificación de Competencia y Eficiencia.
- 401. Áreas de Familiarización.
- 403. Áreas de Inspección.
- 404. a 406. Reservado.

#### SECCIÓN 8. COMPROBACIÓN DE LA EXPERIENCIA OPERATIVA INICIAL DEL PAM

- 407. Generalidades.
- 409. Programa de las Políticas.
- 411. Práctica y Procedimientos.
- 412. a 414. Reservado.

#### ☞ SECCIÓN 9. PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN DURANTE CAMBIOS OPERACIONALES SIGNIFICATIVOS

- 415. Objetivo.
- 416. Generalidades.
- 417. Identificación de la existencia de desbalance entre los recursos y las operaciones.

- 418. Evaluación de las Condiciones Específicas.
- 419. Responsabilidades.
- 420. Proceso de Evaluación
- 421. a 424. Reservado

## ☛ CAPÍTULO 6

### OTROGAMIENTO DE EXENCIONES

#### SECCION 1. POLITICA GENERAL Y PROCEDIMIENTOS

- 415. a 424. Reservado.
- 425. Procedimiento de otorgamiento de exenciones.
- 426. a 430. Reservado.

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 1****ORGANIZACIÓN, USO Y REVISIÓN DEL MANUAL****SECCIÓN 1. INFORMACIÓN GENERAL SOBRE EL MANUAL****ÍNDICE:**

1. Propósito.
3. Distribución.
5. Formato del Manual y su utilización.
7. Estandarización y Coordinación.
9. Reservado.
11. Revisiones.
13. Organización del Manual.
15. Directiva y Guía de Información.
16. a 22. Reservado.

**1. PROPÓSITO.** El Volumen 1, forma parte de una serie de manuales, que son para uso de los inspectores de la Dirección de Operación de Aeronaves (DOA) y estandarizan las actividades del Inspector Operativo de Línea Aérea (IOLA) y del Inspector de Seguridad de Operaciones Aéreas (ISOA), conforme a un conjunto de normas jurídicas a partir de los artículos 9, 10, 12, 29, 76, 78, 105, 129, 133, 135, 191, 193, 203, 206, del Código Aeronáutico, (Ley 17285). Los inspectores son los agentes oficiales de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO) y sus actividades estarán dirigidas a la certificación, administración técnica y supervisión de explotadores aerocomerciales argentinos y otros explotadores internacionales que operan en ó desde la República Argentina. Los explotadores nacionales, objeto de supervisión y vigilancia operacional, son aquellos que operan o pretendan operar bajo las Partes 121 y 135 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC)

**NOTA:** *El presente manual también será de alcance para los inspectores de aeronavegabilidad en las inspecciones, revisiones, etc., toda vez que realicen tareas en conjunto con los inspectores de la Dirección de Operación de Aeronaves.*

**3. DISTRIBUCION.** El manual se distribuye a todo el personal de inspectores de la Dirección de Operación de Aeronaves y a todo aquel relacionado en forma directa con la Seguridad Operacional, a través de los procedimientos normales.

**5. FORMATO DEL MANUAL Y SU UTILIZACIÓN.** Este manual ha sido elaborado para servir como un documento multipropósito que cubrirá las necesidades de los nuevos inspectores que ingresan al equipo de trabajo de la DOA, como así también aquellos con años de experiencia. En este manual ha sido incluida información concerniente a la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (OACI) y la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO). Se ha compilado una amplia variedad de métodos, procedimientos y programas, que aplicados en forma de Orden, son guía de trabajo y directriz para los inspectores. El manual consistirá en una serie de volúmenes abarcando temas desde conceptos generales, dirección, políticas, guía y procedimientos con explicaciones muy detalladas, para las labores de responsabilidad de los señores inspectores.

**7. ESTANDARIZACION Y COORDINACION.** Uno de los mayores objetivos que persigue la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO), es estandarizar las tareas de todos sus agentes en función de inspector. Por esta razón, cualquier cambio efectuado a este manual, debe ser precedido por una coordinación formal entre todos los departamentos, siendo el Departamento Normas de Vuelo quien oficiará de receptor, coordinador y difusor del proceso de enmiendas, agregados o cancelaciones.

**NOTA:** *El presente manual que si bien ha sido elaborado utilizando un criterio tal que provea suficiente orientación y guía, con el propósito de estandarizar las funciones laborales del inspector, no pretende restringir necesariamente las iniciativas individuales de los inspectores. Si los inspectores, consideraran que la orientación y guía del manual son demasiado restrictivas o inapropiadas para un caso específico, podrán solicitar enmiendas que contribuyan a un mejoramiento del documento. Para ello deberán solicitar por nota al Departamento Normas de Vuelo, los cambios que se consideren necesarios con los fundamentos correspondientes. El Departamento Normas de Vuelo realizará el correspondiente estudio y análisis para una posible revisión.*

**A. Autoridad para cambiar este documento:** El Director de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional será la autoridad responsable de la aprobación de las enmiendas y la permanente actualización de este manual.



**B. Conflictos con otros Procedimientos de la DNSO.** Este manual podría encontrar conflicto con otros procedimientos y directivas de la DNSO. Esta situación surge en forma inadvertida o por el hecho de ser impracticable revisar todos los procedimientos en forma simultánea. En este caso, el procedimiento con fecha más reciente deberá ser usado. Si un procedimiento difiere con una RAAC, esta última tendrá prioridad de aplicación. Los inspectores deberán solicitar información sobre estos conflictos a sus superiores inmediatos, quienes advertidos sobre esta situación serán los generadores de los actos administrativos que correspondan para anular o cancelar cualquier otra guía en existencia.

**C. Disponibilidad de Manuales:** Este manual estará disponible para el personal de la DNSO involucrado. Los inspectores deberán alentar y guiar a los explotadores sobre la conveniencia de aplicar las ayudas que brindan estos documentos.

(1) Regulaciones publicadas y relacionadas a este Manual. RAAC Partes:

(a) 60/61/63/64/65/67/120/141/142

(b) 1

(c) 18

(d) 91

(e) 119/121/135

## 9. APÉNDICES: *Reservado*

**11. REVISIONES.** Durante el desarrollo de este manual, se publicarán capítulos y secciones individuales a medida de que se hagan efectivas. Los capítulos y secciones incompletas serán identificados para un desarrollo futuro por la sigla TED que significa "Trabajo en Desarrollo". A posteriori de la completa publicación de este documento, el mismo será actualizado anualmente, por revisiones acordes a cambios de situación o si se establece una nueva política.

## 13. ORGANIZACIÓN DEL MANUAL.

**A.** El primer objetivo del personal a cargo del desarrollo de este manual es hacerlo lo más comprensible posible y de fácil uso. Está consecutivamente numerado por volúmenes, cada uno de los cuales contiene capítulos y secciones. Los párrafos en cada volumen son números impares correlativos. Los números pares han sido reservados para posibles

adiciones. Las páginas están numeradas en cada sección y de la misma forma identificada. Por ejemplo, Página 20 del Volumen 1, del Capítulo 1, de la Sección 1 aparece en el encabezado como:

MIO VOL.1

CAPÍTULO 1                      SECCIÓN 1. 20

- B.** Cuando este documento muestre como única referencia el número de párrafo, se debe interpretar que el número de párrafo corresponde al mismo volumen. En cambio, si la referencia se refiere a párrafos contenidos en otro volumen, esto será identificado por el número de volumen, capítulo, sección o número de párrafo.
  
- C.** Los esquemas y tablas han sido mantenidos lo más cercanas al texto correspondiente. Cuando las mismas son muy extensas, deberán ser colocadas al final de la sección con el propósito de no crear grandes interrupciones en el texto. Serán identificadas numéricamente por volumen, Capítulo, Sección y el número correspondiente al esquema o tabla. Por ejemplo: la primera tabla en el Volumen 1, Capítulo 2, Sección 3, será identificada como tabla 1.2.3.1, y la segunda tabla será la 1.2.3.2

## **15. DIRECTIVA Y GUIA DE INFORMACION**

- A.** Una directiva es una información de cumplimiento obligatorio y contendrá términos tales como “hará”, “deberá” o “debe”, lo cual significa que las acciones son mandatorias. “No hará”, “No debe” significa que la acción es prohibida. El uso de estos términos no permitirá flexibilidad, y su obligatoriedad deberá ser cumplida, a menos que la autoridad competente autorice lo contrario.
  
- B.** Una “guía” es la información considerada guía por naturaleza y contendrá términos tales como, “es deseable” “debería” o “podría”. Estos términos se refieren a acciones que son deseables, permitidas o no mandatorias, y permiten flexibilidad.

## **16. a 22. RESERVADOS**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 1****ORGANIZACIÓN, USO Y REVISIÓN DEL MANUAL****SECCIÓN 2. PREVISIONES PARA LA REVISIÓN DEL MANUAL****ÍNDICE:**

- 23. Revisiones del Manual.**
- 25. Boletines del Manual.**
- 26. a 30. Reservados.**

**23. REVISIONES DEL MANUAL.** Personal de todos los niveles de la DNSO y personas directamente relacionadas, están facultadas para sugerir revisiones del mismo. El proceso está constituido por las siguientes tres fases.

**Fase I: Identificación.** La necesidad de una revisión puede hacerse evidente cuando ocurre un cambio en la industria aeronáutica, reglamentaciones nacionales e internacionales o en las políticas de acción y funcionamiento de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) o de la DNSO. Una vez que la necesidad de una revisión ha sido identificada por alguna parte, esta debe enviar la sugerencia al Departamento de Normas de Vuelo de la DOA para su revisión.

**Fase II: Desarrollo y Aprobación.** Luego de recibir una sugerencia para una revisión, el Departamento de Normas de Vuelo, evaluará la factibilidad de la revisión. Una vez que la propuesta ha sido aceptada, el Departamento de Normas de Vuelo, establecerá las prioridades para el estudio de la misma y coordinará con las áreas pertinentes. Una vez finalizado el tratamiento de la sugerencia, si correspondiere, el Jefe del Departamento de Normas de Vuelo en coordinación con el Director de la DOA, elevará la propuesta al Director de la DNSO quién, como autoridad responsable aprobará enmiendas y actualizaciones.

**Fase III: Distribución.** Una vez publicadas las revisiones del Manual, estas serán distribuidas a través del sistema de distribución. El paquete de la revisión incluye una hoja de control de revisión conteniendo instrucciones para la inserción y remoción del material revisado. Cada hoja de control

de revisión deberá ser colocada al final del manual. También podrá optarse por la distribución del manual en soporte magnético.

**A.** Métodos para proponer revisiones al Manual.

Para formular o proponer una modificación o revisión al MIO, se deberá utilizar el Formulario de Enmienda del Manual del Inspector de Operaciones. (Ver figura 1.1.2.1.)

**B.** Revisión y Notificaciones. Todas las sugerencias enviadas serán revisadas y consideradas por el Jefe del Dpto. Normas de Vuelo.

**25. BOLETINES DEL MANUAL.** *Reservado*

**26. a 30. RESERVADOS**

## FIGURA 1.1.2.1

**FORMULARIO DE ENMIENDA DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES****1. GENERALIDADES**

Capítulo relacionado: Volumen 1, Capítulo 1, Figura 1.1.2.1

Finalidad: Servir como medio para tramitar las propuestas de enmienda al MIO

Edición Nº

Dirigida a: Dirección de Operación de Aeronaves

**2. PROPUESTA**

Marque los ítems apropiados en las casillas de selección, y si procede, adjunte una copia de las páginas afectadas. En la parte destinada a la justificación indicada en el párrafo 3. - JUSTIFICACIÓN - que se encuentra en la próxima página, incluya de manera clara y concisa las razones en las cuales se fundamentan sus propuestas de enmienda.

Un error tipográfico ha sido notado en la página \_\_\_\_\_, Párrafo \_\_\_\_\_, Sección \_\_\_\_\_, Capítulo \_\_\_\_\_, Volumen \_\_\_\_\_, Parte \_\_\_\_\_ (no necesita justificación).

Un error en la redacción ha sido notado en la página \_\_\_\_\_, Párrafo \_\_\_\_\_, Sección \_\_\_\_\_, Capítulo \_\_\_\_\_, Volumen \_\_\_\_\_, Parte \_\_\_\_\_.

Propongo que en la página \_\_\_\_\_, Párrafo \_\_\_\_\_, Sección \_\_\_\_\_, Capítulo \_\_\_\_\_, Volumen \_\_\_\_\_, Parte \_\_\_\_\_, se efectúe un cambio de manera que se justifica en el párrafo 3. (Adjunte hojas separadas si es necesario).

Propongo la inclusión de los ítems/procedimientos detallados en el apartado 3, en la página \_\_\_\_\_, Párrafo \_\_\_\_\_, Sección \_\_\_\_\_, Capítulo \_\_\_\_\_, Volumen \_\_\_\_\_, Parte \_\_\_\_\_ (Adjunte hojas separadas si es necesario).

En una revisión futura de este Manual, por favor incluya el (los) asunto (s) en el párrafo 3. (JUSTIFICACIÓN). Describa de manera resumida los aspectos que desea que se incluyan en el manual.

Sería de mi interés argumentar con más detalle la propuesta de modificación o inclusión. Por favor contáctese con mi persona, a través de los datos que relaciono a continuación.

Enviado por \_\_\_\_\_

Teléfono (s) \_\_\_\_\_

Dirección \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_

### 3. JUSTIFICACIÓN

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 1****ORGANIZACIÓN, USO Y REVISIÓN DEL MANUAL****SECCIÓN 3. USO DEL MANUAL POR PARTE DEL INSPECTOR****ÍNDICE:**

- 31. Organización del Manual.**
- 33. Apéndice Reservados.**
- 34. a 36. Reservados.**

**31. ORGANIZACIÓN DEL MANUAL.** El Manual está organizado por Volumen, Capítulo, Sección, Párrafo y Sub-párrafo. Inmediatamente después del Prefacio se encuentra un “Índice de Contenidos” para todo el Manual. Este índice contiene una lista de los títulos de los volúmenes, capítulos y secciones. Cada volumen tiene un índice más detallado que provee además de los títulos de los capítulos y secciones, los títulos de los párrafos y su número impar. Se reservan los números pares, para enumerar párrafos que serán usados para agregar o actualizar información necesaria.

A. **FORMATO:** Todos los capítulos y secciones comenzarán en el anverso de la página. Cada página incluye encabezamiento y pié de página indicando:

**(1) Página impar o anverso:**

- (a) Arriba a la izquierda: Abreviatura del MIO, Volumen y Capítulo
- (b) Arriba a la derecha: Sección y página
- (c) Abajo a la izquierda: Fecha de última revisión
- (d) Abajo a la derecha: Número de revisión del MIO

**(2) Página par o reverso:** Al lector se le presentarán invertidas las posiciones de los datos de las páginas impares, en los encabezamientos y pié de página.

## ILUSTRACIÓN DE PÁGINAS IMPARES Y PARES DEL MANUAL

MIO VOL. 1 CAPÍTULO 1	SECCIÓN 1. 21
(Contenido página impar)	
27/08/2009	MIO-REV 02

SECCIÓN 1. 22	MIO VOL. 1 CAPÍTULO 1
(Contenido página par)	
MIO-REV 02	27/08/2009

B. “*Notas*” El manual incluye “notas”. Las notas están en negrita, identificando los párrafos que aparecen circunstancialmente dentro del manual con la palabra “**NOTA**”, precediendo la información. Estas notas están dirigidas a enfatizar ciertos aspectos o ítem de un tema en particular o de un área especial. Las notas contienen aclaraciones necesarias que un inspector debe conocer para completar con éxito su función.

C. *Tablas y gráficos*. Las tablas y gráficos constituyen una parte importante del manual. Las tablas contienen material objetivo, usualmente encolumnado, del cual la información puede ser extrapolada. Los gráficos incluyen muchos elementos de información y en este manual son utilizados como ayuda de trabajo para los inspectores: ejemplos de notas, correspondencias, etc. La mayoría de los gráficos y tablas están ubicados dentro del cuerpo del texto y usualmente a continuación del tema relacionado. Cuando son extensos, como es el caso de las ayudas de trabajo, éstos se encuentran situados al final de la sección correspondiente, para no crear grandes interrupciones en el texto. Las mismas están identificadas por un orden de secuencia numérica por volumen, capítulo, sección, y el número de gráfico o tabla correspondiente. Por ejemplo, la



primera tabla del volumen 2, capítulo 1, sección 1, se identifica como Tabla 2.1.1.1 y la segunda tabla, como Tabla 2.1.1.2.

D. *Ejemplos.* Los ejemplos utilizados en este manual son normalmente cortos, tanto en texto como en ilustraciones gráficas de los métodos o procedimientos utilizados por los inspectores en el desarrollo de sus tareas. Están ubicados dentro del texto, inmediatamente a continuación del tema. No están titulados o designados por un sistema numérico.

E. Al finalizar la última Sección de un determinado Capítulo, el inspector observará números de párrafos pares seguidos por la palabra "RESERVADOS". Este formato ayuda para agregar futuros párrafos sin necesidad de cambiar la numeración de los capítulos siguientes.

#### **34. a 36. RESERVADOS**

**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES**

**CAPÍTULO 1**

**ORGANIZACIÓN, USO Y REVISIÓN DEL MANUAL**

**SECCIÓN 4. DEFINICIONES**

**37. a 40. Reservados.**

**TED (TAREA EN DESARROLLO)**

**37. a 40. RESERVADOS**

**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 1****ORGANIZACIÓN, USO Y REVISIÓN DEL MANUAL****SECCIÓN 5. ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS****ÍNDICE:****39. Generalidades.****40. Reservado.**

**39. GENERALIDADES.** En este manual son utilizados varios acrónimos y abreviaturas tanto de términos antiguos como nuevos en aviación. Al usar este manual, los inspectores se pueden dirigir a la lista de acrónimos y abreviaturas, más comúnmente usados con sus respectivos significados, que a continuación se detallan. *(Véase en relación: RAAC - Parte 1 – DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS - SUB PARTE C – ABREVIATURAS Y SIGLAS)*

**ACARS:** Sistema digital de transmisión y direccionamiento e informe para comunicaciones de aeronaves.

**ACAS:** Sistema anticolidión de a bordo

**ADF:** Equipo radiogoniométrico automático.

**ADR:** Ruta con servicio asesor de tránsito aéreo.

**AFM:** Manual de Vuelo de la Aeronave.

**AFSS:** Estación automatizada de servicio de vuelo.

**AFTN:** Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas.

**AGL:** Sobre el nivel del terreno.

**AH:** Altura de alerta para operaciones de aproximación y aterrizaje Categoría III.

**AIC:** Circular de información aeronáutica

**AIM:** Manual de información del piloto.

**AIP:** Publicación de Información aeronáutica.

**AIREP:** Aeronotificación.

**AIRMET:** Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que pueden afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves a baja altura.

**AIS:** Servicio de información aeronáutica

**ANAC:** Administración Nacional de Aviación Civil.

**AOC:** Certificado de explotador de servicios aéreos o Plano de obstáculos de aeródromo (ver según el contexto en que se use)

**APU:** Unidad de energía auxiliar.

**APV:** Procedimiento de aproximación con guía vertical.

**AR:** Radar de a bordo.

**ARA:** Aproximación con radar de a bordo.

**ASDE:** Equipo de detección de la superficie del aeropuerto.

**ASR:** Radar de vigilancia del aeropuerto.

**ATC:** Control de Tránsito Aéreo.

**ATIS:** Servicio Automático de Información Terminal.

**ATRK:** Error a lo largo de la trayectoria de vuelo.

**ATS:** Servicios de Tránsito Aéreo.

**AWTA:** Operación en área Terminal con todo tipo de condiciones meteorológicas.

**CA:** Circular de Asesoramiento.

**CAT I - II y III:** Aproximaciones de precisión por instrumentos.

**CDI:** Indicador de desviación de rumbo.

**CDL:** Lista de desviación de configuración.

**CESA:** Certificado de Explotador de Servicios Aéreos

**CG:** Centro de gravedad.

**CIG:** Guía de componente inoperativo.

**CIPE:** Centro de Instrucción Perfeccionamiento y Experimentación.

**CLAC:** Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

**CMU:** Unidad de gestión de las comunicaciones.

**CNS/ATM:** Sistema de comunicación, navegación, vigilancia y gestión de tránsito aéreo.

**COP:** Punto de cambio (change over point).

**CPDLC:** Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto

**CRM:** Gestión de los recursos de la tripulación de vuelo.

**CRM:** Cockpit Resource Management (sigla en inglés que identifica técnicas de manejo de recursos de cabina).

**CVFP:** Procedimientos de vuelo visual por cartas.

**CVR:** Grabador de la voz en el puesto de pilotaje

**CVS:** Sistema de visión combinado

**DA.** “Altitud de”, según el contexto en que es usado, puede significar: “altitud de decisión” o “Directiva de Aeronavegabilidad” o “Dirección de Aeronavegabilidad”.

**DGPS:** Sistema global de posicionamiento diferenciado.

**DH:** Altura de Decisión.

**DLP:** Dirección de Licencias al Personal

**DME:** Equipo radiotelemétrico.

**DNL:** Nivel de ruido en decibeles.

**DNSO:** Dirección Nacional de Seguridad Operacional.

**DOA:** Dirección de Operación de Aeronaves.

**DPA:** Altitud de punto de decisión.

**EA:** Evaluación del medio ambiente.

**EASA:** Agencia Europea de Seguridad Aérea.

**EDTO:** Vuelo con mayor tiempo de desviación

**EFB:** Maletín de vuelo electrónico.

**ELT de desprendimiento automático:** ELT-(AD) que se instala firmemente en la aeronave y se desprende y activa automáticamente al impacto y en algunos casos por acción de sensores hidrostáticos. También puede desprenderse manualmente.

**ELT de supervivencia: ELT(S)** que puede sacarse del avión, que está estibado de modo que su utilización inmediata en caso de emergencia sea fácil y que puede ser activado manualmente por los sobrevivientes.

**ELT fijo automático:** (Sigla en inglés que significa Emergency Locator Transmitter) de activación automática instalado de forma permanente a la aeronave.

**ELT portátil automático: ELT (AP)** de activación automática que se instala firmemente en el avión pero que se puede sacar de la misma con facilidad.

**EOI:** Experiencia operativa inicial.

**EOS:** Experiencia operativa supervisada.

**ETA:** Hora prevista de llegada.

**ETE:** Tiempo estimado en ruta.

**ETOPS:** Vuelos a grandes distancias de aviones bimotores.

**FA:** Pronósticos de área.

**FAA:** Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos

**FAR:** Reglamentaciones de aviación federal de los Estados Unidos.

**FIR:** Región de Información de Vuelo.

**FIX:** Punto de referencia.

**FL:** Nivel de vuelo.

**FMS:** Sistema de gestión de vuelo.

**FOD:** Daño por objeto extraño.

**FT:** Terminal de pronóstico meteorológico.

**FTD:** Equipo de entrenamiento de vuelo.

**GNSS:** Sistema Mundial de Navegación por Satélite.

**GPS:** Sistema mundial de determinación de la posición.

**GS:** Velocidad respecto al suelo.

**GPWS:** Sistema de advertencia de la proximidad del terreno.

**HAA:** Altura sobre aeropuerto (aproximación no precisa).

**HEDA:** Area de descenso de helicópteros en ruta.

**HF:** Alta frecuencia (3.000 a 30.000 Khz).

**HIRL:** Luces de Pista de Alta Intensidad.

**HSI:** Indicador de situación horizontal.

**HUD:** Visualizador de “cabeza alta”

**IAC:** Carta de aproximación por instrumentos

**IAP:** Procedimiento de aproximación por instrumentos.

**IAS:** Velocidad indicada.

**IATA:** Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

**ICAO:** Organización de Aviación Civil Internacional. (por su sigla en idioma inglés)

**IF:** Punto de Referencia (radioayuda de aproximación intermedia).

**IFR:** Reglas de Vuelo por Instrumentos.

**ILS:** Sistema de aterrizaje por instrumentos.

**IM:** Radiobaliza interna.

**IMC:** Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

**INS:** Sistema de Navegación Inercial.

**IOLA:** Inspector Operativo de Línea Aérea.

**IPPT/OJT:** Instrucción práctica en el puesto de trabajo.

**ISOA:** Inspector de Seguridad de Operaciones Aéreas.

**IRU:** Unidad de referencia inercial.

**ISA:** Atmósfera tipo internacional.

**JEC:** Jefe de equipo de certificación

**LAR OPS:** Reglamentaciones aeronáuticas latinoamericanas de operaciones.

**LAR:** Reglamentaciones aeronáuticas latinoamericanas.

**LDE:** Evaluación operacional de línea.

**LF:** Baja Frecuencia

**LIRL:** Luz de Pista de Baja Intensidad

**LOA:** Carta de autorización

**LOFT:** Instrucción de vuelo orientada a las líneas aéreas.

**LOP:** Procedimientos para desvíos laterales (lateral offset procedures).

**LORAN:** navegación de largo alcance (long range navigation).



**LOSA:** Auditoría de la seguridad de las operaciones de línea aérea.

**MAHF:** Punto de referencia de espera en aproximación frustrada.

**MAPt:** Punto de aproximación frustrada.

**MASPS:** Normas de performance mínima del sistema de aviación.

**MCT:** Máximo de Empuje (Impulso) Continuo.

**MDA/H:** Altitud/altura mínima de descenso.

**MEL:** Lista de equipamiento mínimo.

**METAR:** Informe meteorológico aeronáutico ordinario.

**MF:** Frecuencia media.

**MGM:** Manual general de mantenimiento.

**MHz:** Megahertzio.

**MIA:** Manual del inspector de aeronavegabilidad.

**MIO:** Manual del inspector de operaciones.

**MIRL:** Luz de Pista de Intensidad Media.

**MM:** Radiobaliza intermedia.

**MLS:** Sistema de aterrizaje por microondas.

**MMEL:** Lista maestra de equipamiento Mínimo.

**MNPS:** Especificaciones de performance mínima de navegación.

**MOE:** Manual de operaciones del explotador.

**MO:** Manual de operaciones.

**MSA:** Altitud mínima de sector.

**MSL:** Nivel Medio del Mar.

**MTOW:** Peso Máximo de Despegue.

**MVA:** Altitud mínima de vectoreo

**NAT:** Trayectoria del Atlántico Norte.

**NAPD:** Procedimiento de atenuación de ruido durante el despegue.

**NAT-OPS:** Operaciones dentro del espacio aéreo del Atlántico Norte.

**NAVAIDS:** Ayudas para la navegación.

**NDB:** Radiofaro no direccional.

**NM:** Milla náutica.

**NOTAM:** Aviso distribuido por medios de tele-comunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación del cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

**OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional.

**OAT:** Temperatura exterior.

- OC:** Mapa de obstáculos.
- OCA:** Altitud de franqueamiento de obstáculos.
- OCA/H:** Altura de Franqueamiento de obstáculos.
- OCH:** Altura de franqueamiento de obstáculos.
- OCL:** Límite de franqueamiento de obstáculos.
- OJT:** Sigla en inglés que identifica entrenamiento en el trabajo.
- OFZ:** Zona despejada de obstáculos.
- OM:** Radiobaliza exterior.
- OMM:** Organización Meteorológica Mundial.
- (OpSpecs)** Especificaciones relativas a las operaciones
- PA:** Aproximación de precisión.
- PA:** Sistema para información al pasajero.
- PAC:** Plan de acciones correctivas.
- PANS-OPS:** Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Operaciones de la Aeronave.
- PAR:** Radar de aproximación de precisión.
- PF:** Piloto que actúa los comandos de la aeronave.
- PFD:** Pantalla de vuelo primaria.
- PIC:** Piloto al mando.
- PMI:** Inspector Principal de Mantenimiento.
- PNF:** Piloto que asiste al PF.
- PNR o RNP:** Performance de navegación requerida.
- POI:** Inspector Principal de Operaciones.
- QFE:** Presión atmosférica a la elevación del aeródromo (o en el umbral de la pista).
- QNH:** Reglaje de la sub-escala del altímetro para obtener elevación estando en tierra.
- RAAC:** Regulaciones Argentinas de Aviación Civil.
- RNAV:** Navegación de Aérea..
- RNP:** Performance de navegación requerida.
- RTV:** Registro técnico de vuelo.
- RVO:** Visibilidad de la Pista por el Observador.
- RVR:** Alcance visual en la pista.
- RVSM:** Separación vertical mínima reducida.
- RVV:** Valor de Visibilidad de Pista.
- RWY:** Pista.
- SBAS:** Sistema de aumentación basado en satélites
- SARPS:** Normas y métodos recomendados de la OACI.

**SARA:** Autorización para un aeropuerto / ruta en especial.

**SIC:** Piloto segundo al mando.

**SID:** Salida normalizada por instrumentos.

**SIGMET:** Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar la seguridad de las operaciones de las aeronaves.

**SIM:** Simulador de Vuelo.

**SMN** Servicio Meteorológico Nacional.

**SNA:** Sistema Nacional de Aeropuertos.

**SMGCS:** Sistema de guía y control del movimiento en la superficie.

**SMS:** Sistemas de gestión de la seguridad operacional.

**SOP:** Procedimientos operacionales normalizados.

**SRVSOP:** Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

**SSR:** Radar secundario de vigilancia.

**STAR.** Llegada normalizada por instrumentos.

**STOL:** Aviones de despegue y aterrizaje cortos.

**SUPPS:** Procedimientos suplementarios regionales.

**TACAN:** Sistema de navegación aérea táctica.

**TAS:** Velocidad Verdadera.

**TCAS:** Sistema de anticollisión a bordo.

**TCP:** Tripulante de cabina de pasajeros.

**TDZ:** Zona de toma de Contacto.

**TDZE:** Elevación de la toma de contacto.

**TED:** Tarea en desarrollo.

**THR:** Umbral.

**TLA:** (Licencia de piloto) Transporte de Línea Aérea.

**TORA:** Recorrido de despegue disponible.

**UHF:** Frecuencia ultra alta.

**USOAP:** Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.

**UNICOM:** Estación con servicio de asesoramiento aeronáutico.

**UTC:** Hora universal coordinada.

**VASI:** Indicador visual de pendiente de aproximación.

**VFR:** Reglas de vuelo visual.

**VHF:** Muy alta frecuencia.

**VLf:** Muy baja frecuencia.

**VMC:** Condiciones meteorológicas de vuelo visual.

**VNAV:** Navegación vertical.

**VOR/DME:** Estación de alcance omnidireccional de VHF/Equipo de medida de distancia.

**VOR:** Radiofaro omnidireccional VHF.

**VPA:** Angulo de trayectoria vertical

**VSI:** Indicador de velocidad vertical.

**VSM:** Separación vertical mínima.

**VTOL:** Aviones de despegue y aterrizaje verticales.

**VORTAC:** VOR y TACAN combinados.

**WPT:** Punto de recorrido (waypoint).

**ZFW:** Masa con cero combustible.

#### 40. RESERVADO

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 2****LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL - OACI****SECCIÓN 1. GENERALIDADES****ÍNDICE:**

- 41. Generalidades.**
- 43. Convención de Chicago.**
- 45. Obligación de los Países Contratantes.**
- 47. Estructura Orgánica de la OACI.**
- 49. Publicaciones de la OACI.**
- 50. Reservado.**

**41. GENERALIDADES:** Esta Sección es una somera descripción de la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI), incluyendo una breve reseña histórica de su creación, sus objetivos, responsabilidades e influencias sobre la Aviación Civil Internacional.

**43. CONVENCIÓN DE CHICAGO:**

- A.** La Segunda Guerra Mundial tuvo un efecto importante sobre el desarrollo técnico de las aeronaves, existiendo diversos problemas de orden político y técnico que debieron ser resueltos a beneficio de la paz del mundo. La seguridad y regularidad en el transporte aéreo necesitó de aeropuertos, instalaciones de ayudas a la navegación y sistemas de reporte meteorológico.
- B.** La estandarización de métodos para proveer servicios internacionales era fundamentalmente importante para excluir condiciones inseguras ocasionadas por malentendidos o la inexperiencia. El establecimiento de normas y reglas para la navegación aérea, control de tránsito aéreo, licencias al personal aeronáutico, diseño de aeropuertos y otros aspectos importantes relativos a la aviación requirió de una acción "internacional".

- C. Requisitos comerciales, derechos legales y contratos de aerolíneas en desarrollo para volar dentro y a través de territorios de otros países llevaron a los Estados Unidos de América a conducir conversaciones exploratorias con otras naciones aliadas durante los primeros meses de 1944. Con base a estas charlas, las invitaciones llevaron a los Estados aliados y neutros a reunirse en Chicago en noviembre de 1944.
- D. El resultado de esta “Convención de Chicago” fue un tratado que requería la ratificación de 26 de los 52 países que estaban reunidos. Ratificada la Convención los países contratantes acordaron conseguir objetivos estandarizados seguros, asumir obligaciones y establecer una Organización Internacional.
- E. Esta organización se conoce como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

#### **45. OBLIGACIONES DE LOS PAÍSES CONTRATANTES:**

- A. La notificación de la Convención obligó a los gobiernos a firmar el acuerdo para conseguir arreglos y principios seguros para que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de una manera segura y ordenar el transporte aéreo internacional, estableciéndose los servicios con base a la igualdad de oportunidad y operar segura y económicamente. Los 96 artículos creados y aceptados por la Convención de Chicago establecen los privilegios y obligaciones de los países miembros; algunos de estos artículos se resumen a continuación:

**(1) ARTÍCULO 1. Soberanía.**

- (a)** Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio.

**(2) ARTÍCULO 3. Aeronaves civiles y del Estado.**

- (a)** El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves del Estado. Se consideran aeronaves del Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

- (b) Ninguna aeronave del Estado de la República Argentina podrá volar sobre el territorio de otro país o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.
- (c) Los países contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a aeronaves del Estado.

**(3) ARTÍCULO 12.** Reglas del aire.

- (a) Cada país contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, donde quiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor, relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Cada país contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en todo lo que sea posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio. Sobre alta mar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo con el presente Convenio. Cada país contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

**(4) ARTÍCULO 15.** Derechos aeroportuarios y otros similares.

- (a) Todo aeropuerto de un país contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales, para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo establecido en el Artículo 68, a las aeronaves de todos los demás países contratantes. Tales condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los países contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y de meteorología, que se provean para uso público para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.
- (b) Los derechos que un país contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro país contratante, no deberán ser más elevados:

(i) Respecto a las aeronaves que NO se empleen en los servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares.

(ii) Respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

**(c)** Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, si un país contratante interesado, hace una reclamación, los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen por el Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para consideración del país o países interesados. Ningún país contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un país contratante o de las personas o bienes que se encuentran a bordo.

**(5) ARTÍCULO 22.** Simplificación de formalidades.

**(a)** Cada país contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales u otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los países contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho.

**(6) ARTÍCULO 28.** Instalaciones, servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea.

**(a)** Cada país contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible a:

(i) Proveer en su territorio: aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras ayudas para la navegación aérea internacional, a fin de facilitarla, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente en aplicación del presente Convenio.



(ii) Adoptar y aplicar los sistemas normalizados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación que se recomienden o establezcan oportunamente en aplicación del presente Convenio.

(iii) Colaborar en las medidas internacionales tomadas para asegurar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas que se recomienden o establezcan oportunamente, en aplicación del presente Convenio.

**(4) ARTÍCULO 33.** Reconocimiento de certificados y licencias.

**(a)** Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado Contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos por los demás países contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio.

**(5) ARTÍCULO 37.** Adopción de normas y procedimientos internacionales.

**(a)** Cada país contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

**(b)** Para este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de:

- (i) Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre;
- (ii) Características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;
- (iii) Reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;
- (iv) Otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;
- (v) Aeronavegabilidad de las aeronaves;

- (vi) Matrícula e identificación de las aeronaves;
- (vii) Compilación e intercambio de información meteorológica;
- (viii) Diarios de a bordo;
- (ix) Mapas y cartas aeronáuticos;
- (x) Formalidades de aduana e inmigración;
- (xi) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes;
- (xii) Y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.

**(6) ARTÍCULO 38.** Desviaciones de las normas y procedimientos internacionales.

**(a)** Cualquier país que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualquiera de esas normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente con sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacional, después de que éstos últimos sean enmendados, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo país que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará inmediatamente a todos los demás países las diferencias que existen entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del país en cuestión.

**47. ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA OACI.** La OACI es reconocida por la ONU como una agencia especializada para la aviación civil internacional. Un acuerdo entre estas dos organizaciones asegura una relación eficiente de trabajo y un reconocimiento mutuo de sus papeles respectivos. La OACI no es subordinada y no recibe ninguna autoridad de mando de la ONU.

- A. **LA ASAMBLEA.** La Asamblea es un cuerpo soberano de la OACI, se reúne cada tres años para una revisión detallada de la organización, programas de ayuda económica, legales y técnicos, ofrece una guía en lo que concierne al futuro trabajo de los cuerpos de la OACI. Cada país tiene un voto en la asamblea, a menos que la convención lo establezca de otra manera, en la actualidad forman parte de la OACI 193 países.
- B. **EL CONSEJO.** Al se compone de 36 representantes elegidos de los países contratantes, investiga o analiza situaciones que puedan crear problemas a la navegación aérea internacional, tomando la acción necesaria para mantener el orden y la seguridad aérea global. Cuando se requiere, sirve como árbitro entre los países contratantes sobre discrepancias en materia aeronáutica.
- C. **COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN (ANC).** Se compone de 19 personas, cada una de las cuales es un experto en un campo técnico, se ocupa del desarrollo de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.
- D. **COMITÉ DE TRANSPORTE AÉREO.** Tiene como interés primario las materias económicas relacionadas con los aeropuertos, instalaciones en ruta y aranceles de transporte aéreo.
- E. **COMITÉ DE APOYO CONJUNTO.** Establece arreglos financieros para instalaciones aéreas seguras y ayudas cuando los países contratantes tienen recursos inadecuados.
- F. **COMITÉ LEGAL.** Interpreta preguntas sobre la Convención de Chicago, la pública y la privada, alguna de sus funciones principales incluyen secuestros y otros actos de terrorismo aéreo, responsabilidades del transporte aéreo y jurisdicción sobre delitos en vuelos internacionales.
- G. **INTERFERENCIA ILÍCITA EN LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL.** Este comité aconseja y ayuda al Consejo sobre todas las actividades que se relacionan con la seguridad de aviación.
- H. **LA SECRETARÍA.** La Secretaría dirigida por el Consejo nombra al Secretario General para necesidades administrativas de la OACI, su trabajo más exigente es prestar servicios

en distintos idiomas y las otras áreas incluyen la preparación de documentos para reuniones y estudios especiales.

**49. PUBLICACIONES DE OACI.**

- (1) Boletines OACI (se publica mensualmente)
- (2) Informes definitivos de reuniones
- (3) Anexos a la Convención (Chicago 1944)
- (4) Procedimientos para la navegación aérea
- (5) Procedimientos suplementarios
- (6) Documentos
- (7) Circulares

**50. RESERVADO.**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 2****LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL - OACI****SECCIÓN 2. LA OACI Y SUS ANEXOS****ÍNDICE:**

- 51. Generalidades.
- 53. Anexo 1 Licencias al personal.
- 55. Anexo 2 Reglamento del aire.
- 57. Anexo 3 Servicio para la navegación aérea internacional.
- 59. Anexo 4 Cartas aeronáuticas.
- 61. Anexo 5 Unidad de medida que se empleará en las operaciones aéreas y terrestres.
- 63. Anexo 6 Operación de aeronaves.
- 65. Anexo 7 Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves.
- 67. Anexo 8 Aeronavegabilidad.
- 69. Anexo 9 Facilitación.
- 71. Anexo 10 Telecomunicaciones aeronáuticas.
- 73. Anexo 11 Servicios de tránsito aéreo.
- 75. Anexo 12 Búsqueda y salvamento.
- 77. Anexo 13 Investigación de accidentes de aviación.
- 79. Anexo 14 Aeropuertos.
- 81. Anexo 15 Servicio de información aeronáutica.
- 83. Anexo 16 Protección al medio ambiente.
- 85. Anexo 17 Seguridad de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.
- 87. Anexo 18 Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas.
- 89. Anexo 19 Gestión de la seguridad operacional
  
- 90. a 92. Reservados

**51. GENERALIDADES**

- A.** Las normas y métodos recomendados (SARPS) contenidos en los 19 Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, junto con las diferencias notificadas por los países entre dichas disposiciones y las prácticas nacionales, cubren cientos de páginas. En esta Sección se ofrece una breve reseña, de lo que contiene este inmenso conjunto de disposiciones, para uso y conocimiento de los Inspectores.

**53. ANEXO 1. LICENCIAS AL PERSONAL**

- A.** El transporte aéreo no puede prescindir de los pilotos y demás personal de a bordo y de tierra; la competencia, pericia y formación de todos ellos seguirá constituyendo la garantía básica de toda explotación aerocomercial eficaz y segura. La prescripción de métodos de formación y de otorgamiento de licencias apropiados, crea un sentimiento de confianza mutua entre los países, lo cual lleva al reconocimiento y aceptación internacional de la competencia y licencias, e incrementa la confianza del usuario en la aviación.
- B.** Las Normas y Métodos Recomendados relativos al otorgamiento de licencias de los miembros de la tripulación de vuelo (pilotos, mecánicos de a bordo), controladores de tránsito aéreo y técnicos de mantenimiento), figuran en el Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. En los Manuales de Instrucción se proporcionan directrices a los países acerca de la amplitud y profundidad de los Programas de Instrucción, gracias a los cuales la Seguridad de la Navegación Aérea se hace acreedora de la reputación prevista por el Convenio y el Anexo 1 de la OACI. Los manuales imparten también lineamientos de carácter general para la formación del personal de emergencia en los aeropuertos, encargados de operaciones de vuelo, radios explotadores y otras disciplinas afines.
- C.** Dado que el ser humano es el eslabón vital de la cadena constituida por las operaciones de las aeronaves, y debido a su propia naturaleza, es el elemento más flexible y mudable del sistema. Consecuentemente y a efectos de minimizar el error humano y contar con personal apto, experto, hábil y competente, es imprescindible que la instrucción que reciba sea adecuada. En los Manuales de Instrucción y en el Anexo 1 de la OACI se

describen los conocimientos necesarios para desempeñar eficientemente las distintas funciones. Las normas médicas del Anexo 1 de la OACI son un toque de alarma que advierten de los primeros síntomas que pueden ser causa de incapacitación, contribuyendo así al buen estado de salud general de la tripulación de vuelo y de los controladores, gracias a las revisiones médicas a las que son sometidas periódicamente.

- D. El Programa de Factores Humanos analiza la capacidad y limitaciones del ser humano, proporcionando información básica de suma importancia a los países sobre este asunto, así como textos para elaborar Programas de Instrucción adecuados. El objeto de la OACI es mejorar la seguridad de la aviación haciendo que los países sean más conscientes de la importancia de los factores humanos en las operaciones de aviación civil y se interesen más por ellos.
- E. El otorgamiento de licencias es el acto de autorizar determinadas actividades que, de lo contrario, deberían prohibirse, ya que si se llevan a cabo de manera indebida pueden acarrear serias consecuencias. El solicitante de toda licencia debe satisfacer ciertos requisitos, que son proporcionales a la complejidad de la tarea que deberá llevar a cabo. El examen sirve para someter la aptitud psicofísica y el comportamiento del solicitante, a ciertas pruebas elegidas al azar, lo cual garantiza un control objetivo. La instrucción y el otorgamiento de licencias son los elementos inseparables para lograr la máxima competencia profesional.
- F. Una de las tareas primordiales de la OACI consiste en fomentar la resolución de las diferencias relativas a los requisitos exigidos para el otorgamiento de licencias y garantizar que las normas internacionales sigan el tenor de las prácticas presentes y futuras. Este aspecto es cada vez más crucial, ya que la tripulación de vuelo está expuesta al constante aumento de la densidad del tráfico y congestión del espacio aéreo, procedimientos sumamente complicados en las áreas terminales y a un equipo más perfeccionado que exige reacciones más rápidas.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC – Dirección Nacional de Seguridad Operacional.*

## 55. ANEXO 2. REGLAMENTO DEL AIRE

## SECCIÓN 2. 4

- A.** Los viajes por vía aérea deben ser seguros y eficientes y para ello es preciso contar, entre otros requisitos, con un conjunto de normas convenidas a escala internacional, que constituyen el Reglamento del Aire. Las normas elaboradas por la OACI, que comprenden reglas generales, de vuelo visual y de vuelo por instrumentos contenidas en el Anexo 2, se aplican sin excepción alguna sobre alta mar como así también sobre los territorios nacionales, en la medida en que no estén en pugna con las reglas del país sobrevolado. El piloto al mando de la aeronave es responsable del cumplimiento de Reglamento del Aire.
- B.** Las aeronaves deben volar ateniéndose a las Reglas Generales y a las Reglas de Vuelo Visual (VFR) o bien a las de Vuelo por Instrumentos (IFR).
- C.** Los vuelos se autorizan de acuerdo con las Reglas de Vuelo Visual, siempre que la tripulación de vuelo pueda mantener la aeronave alejada de las nubes a una distancia de 1.500 m como mínimo en el plano horizontal y de 1.000 ft como mínimo en el plano vertical, conservando una visibilidad hacia el frente de por lo menos 8 Km.
- D.** Los requisitos son menos estrictos cuando se trata de vuelos en ciertas partes del espacio aéreo y bajas altitudes, o en el caso de helicópteros. Salvo autorización especial, ninguna aeronave puede efectuar vuelos, según las VFR, de noche o por encima de 6.100 metros. Los globos se clasifican como aeronaves, pero los globos libres no tripulados sólo pueden utilizarse en las condiciones específicamente detalladas en el Anexo 2.
- E.** Las Reglas de Vuelo por Instrumentos son de aplicación obligatoria, cuando las condiciones meteorológicas difieren de las mencionadas anteriormente. Asimismo, todo país puede exigir que se apliquen cualesquiera que sean las condiciones meteorológicas, en espacios aéreos designados o bien el piloto puede optar por aplicarlas, aun cuando esas condiciones sean favorables.
- F.** La mayoría de las aeronaves de línea aérea vuelan ateniéndose en todo momento a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) y según el tipo de espacio aéreo, se les proporciona a esas aeronaves, servicios de control de tránsito aéreo, de asesoramiento de tránsito aéreo o de información de vuelo, cualesquiera que sean las condiciones meteorológicas en que se encuentren. Para volar ateniéndose a las reglas de vuelo IFR, las aeronaves deben estar dotadas de los instrumentos correspondientes y de equipo de



navegación apropiado a la ruta que hayan de recorrer. Si el piloto opera bajo la dirección del control de tránsito aéreo deberá atenerse con precisión a la ruta y altitud que le han sido asignadas y mantener al Controlador al tanto sobre su posición.

- G.** El Plan de Vuelo de todos los que cruzan fronteras internacionales y de la gran mayoría de los servicios comerciales, debe presentarse a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo. El Plan de Vuelo contiene la identificación de la aeronave y de su equipo, el punto y la hora de salida, la ruta y altitud, el punto y la hora prevista de llegada, así como el aeropuerto de alternativa a que habrá de recurrirse en caso de no poder aterrizar en el de destino. El Plan de Vuelo también debe precisar si el vuelo ha de efectuarse con arreglo a las reglas de vuelo visual (VFR) o por instrumentos (IFR).
- H.** Como las interceptaciones de aeronaves civiles son, en todos los casos, potencialmente peligrosas, el Consejo de la OACI ha formulado recomendaciones especiales en el Anexo 2, e insta a los países signatarios a aplicarlas, utilizando las correspondientes medidas reglamentarias y administrativas. La observancia de este conjunto de reglas contribuye a la seguridad y eficacia de los vuelos.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC – Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea.*

### **57. ANEXO 3. SERVICIO METEOROLÓGICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA INTERNACIONAL**

- A.** Los tripulantes de vuelo deben estar informados de las condiciones meteorológicas prevalecientes en las rutas que habrán de recorrer y en los aeropuertos de destino.
- B.** La finalidad del Servicio Meteorológico prescrito en este Anexo consiste en contribuir a la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea. Para ello, se proporciona a los explotadores, miembros de las tripulaciones de vuelo, dependencias de los servicios de tránsito aéreo y de búsqueda y salvamento, administraciones aeroportuarias y demás partes interesadas, la información meteorológica necesaria. Por supuesto, es esencial que entre los que proporcionan y los que utilizan la información meteorológica exista una estrecha coordinación, a fin de que el sistema cumpla con el objetivo al que está destinado.

## SECCIÓN 2. 6

- C. Los informes y pronósticos de aeropuerto comprenden información sobre el viento en la superficie, la visibilidad, las condiciones meteorológicas y las nubes.
- D. Los pronósticos para el aterrizaje se preparan para satisfacer las necesidades de los usuarios locales y de las aeronaves que se encuentran dentro de un radio de una hora de vuelo del aeropuerto. Los pronósticos para el despegue se proporcionan generalmente a petición de los explotadores y de la tripulación de vuelo dentro de las tres horas anteriores a la hora prevista de salida. Ambos tipos de pronóstico contienen las condiciones previstas, sobre el conjunto de las pistas, en cuanto a la dirección y velocidad del viento en la superficie, temperatura, presión y otros elementos convenidos localmente.
- E. Para ayudar a los tripulantes de vuelo a planificar los vuelos, en la mayoría de los países se les proporcionan informaciones meteorológicas, ya sea verbales, telefónicas o por circuito cerrado, que comprenden detalles sobre las condiciones meteorológicas en ruta, los vientos y temperaturas en altitud, a menudo en forma de mapas meteorológicos, más un pronóstico para el aeropuerto de destino y el de alternativa.
- F. Las oficinas de vigilancia meteorológica se encargan de proporcionar a las aeronaves en vuelo, información sobre los cambios meteorológicos importantes. Advierten de la proximidad de fenómenos peligrosos, por ejemplo zonas de tormentas activas y ciclones tropicales, líneas de turbonada fuerte, granizo fuerte, turbulencia fuerte, congelamiento fuerte, ondas orográficas, tempestades de arena, tempestades de polvo y nubes de cenizas volcánicas. Las oficinas meteorológicas, transmiten también avisos de aeropuerto sobre las condiciones meteorológicas que puedan perjudicar a las aeronaves o a las instalaciones y servicios terrestres, por ejemplo: temporales.
- G. La transmisión de información meteorológica constituye un circuito continuo en el cual cada dependencia integrante hace las veces, según la ocasión, de difusor y de usuario de los datos meteorológicos.
- H. Por lo que respecta a los pronósticos en ruta, todas las aeronaves necesitan información anticipada y precisa sobre las condiciones meteorológicas, a fin de trazar el rumbo que les permite aprovechar los vientos más favorables y conservar combustible.

- I. Por una parte, las aeronaves supersónicas tienen requisitos peculiares que exigen nuevas técnicas y conocimientos meteorológicos y, por la otra, se multiplica el número de aeronaves más pequeñas de la aviación general que precisan información meteorológica y servicios automatizados que obtengan, procesen y difundan información sobre las condiciones meteorológicas en ruta y en el aeropuerto terminal.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC – Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea – Servicio Meteorológico Nacional.*

## 59. ANEXO 4. CARTAS AERONÁUTICAS

- A. El mundo aeronáutico que, por su propio carácter, no está sujeto a límites geográficos ni políticos, exige mapas distintos de los utilizados por el transporte de superficie. Antes de despegar, el tripulante de la aeronave requiere conocer que instalaciones y servicios de navegación y de comunicaciones dispondrá en la ruta. Las cartas aeronáuticas confeccionadas, ciñéndose a las normas aceptadas por la OACI, contribuyen al movimiento seguro y eficiente del tránsito aéreo. La serie de cartas aeronáuticas de la OACI comprende 17 diferentes clases, cada una de ellas destinada a una finalidad especial. La gama va desde los planos detallados de aeropuerto hasta las cartas a pequeña escala para planificar los vuelos.
- B. Existen tres series de cartas para la planificación y la navegación visual, cada una a distinta escala. Las cartas a pequeña escala de la OACI cubren la mayor superficie susceptible de representarse en una hoja de papel y constituyen una serie de cartas de uso general para la planificación de vuelos a larga distancia. Las cartas de la OACI a escala 1:1.000.000, proporcionan una cobertura mundial completa con una presentación uniforme de los datos a una escala constante y se utilizan en la producción de otras cartas. La serie a escala 1:500.000 proporciona mayores detalles y constituye un medio adecuado para la instrucción de pilotos y navegantes. Esta serie es sumamente apropiada para las aeronaves de poca velocidad, corto y medio radio de acción, que operan a altitudes bajas e intermedias.
- C. La gran mayoría de los vuelos regulares se realiza a lo largo de rutas equipadas con sistemas de navegación, por radio o electrónicos, que permiten prescindir de la referencia visual a tierra. Así pues, siguen las reglas de vuelo por instrumentos y deben atenerse a

los procedimientos de los servicios de control de tránsito aéreo. En las cartas de navegación en ruta figuran el sistema del servicio de tránsito aéreo, las radioayudas para la navegación y demás información aeronáutica indispensable para la navegación en ruta, conforme a las reglas de vuelo por instrumentos. Cuando los vuelos atraviesan extensas zonas oceánicas poco pobladas, la carta de posición de la OACI proporciona un medio útil de mantener en vuelo un registro continuo de la posición de la aeronave y se suele producir como complemento de las cartas de navegación en rutas las cuales son más complejas.

- D.** Las cartas de área proporcionan información a los pilotos para facilitar la transición de la fase en ruta a la aproximación final, así como entre las fases de despegue y en ruta. Gracias a ellas, los pilotos pueden complementar procedimientos de salida y llegada, así como los circuitos de espera, los cuales están coordinados con la información que figura en las cartas de aproximación por instrumentos.
- E.** Las cartas de aproximación por instrumentos proporcionan al piloto una representación gráfica de los procedimientos de aproximación por instrumentos y de los procedimientos de aproximación frustrada que la tripulación habrá de observar cuando no se pueda efectuar el aterrizaje. Contienen una vista en planta y otra de perfil de la aproximación, con detalles completos de las radioayudas para la navegación y la necesaria información topográfica y del aeropuerto.
- F.** Cuando se efectúa una aproximación visual, el piloto puede referirse a una carta de aproximación visual que ilustre la disposición general del aeropuerto y las características del área circundante que pueden reconocerse fácilmente desde el aire. Además de proporcionar orientación, estas cartas están también destinadas a destacar posibles peligros tales como obstáculos, elevaciones del terreno y zonas peligrosas del espacio aéreo.
- G.** Los planos del aeropuerto de la OACI proporcionan una ilustración del aeropuerto que le permite al piloto reconocer las características importantes, abandonar rápidamente la pista después del aterrizaje y seguir las instrucciones para el rodaje. A fin de que las cartas aeronáuticas satisfagan los requisitos tecnológicos y de otro tipo de las operaciones de la aviación moderna, la OACI vigila, mejora y actualiza constantemente las especificaciones de las cartas aeronáuticas.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC –Dirección Nacional de Servicios de Navegación Aérea -  
Dirección Nacional de Seguridad Operacional*

## **61. ANEXO 5. UNIDAD DE MEDIDA QUE SE EMPLEARÁ EN LAS OPERACIONES AÉREAS Y TERRESTRES**

- A.** El problema de las unidades de medida que se utilizan en la aviación civil internacional se remonta a los albores de la OACI. En la Conferencia Internacional de Aviación Civil, celebrada en Chicago en 1944 los asistentes se percataron de la importancia de contar con un sistema común de mediciones y se adoptó una resolución en la que se pedía a los países que utilizaran el sistema métrico como patrón internacional básico.
- B.** Se creó un comité especial para estudiar esta cuestión y, a raíz de su labor, la primera Asamblea de la OACI, celebrada en 1947, adoptó una resolución en la que se recomendaba un Sistema de Unidad para que la OACI lo publicase como norma propia, tan pronto fuese posible. El Anexo 5, que emana de esta resolución, fue adoptado en 1948.
- C.** Desde un comienzo, se hizo evidente que no sería fácil normalizar las unidades de medida, y el Anexo 5 sólo se aplicó en un principio a las unidades que se empleaban en las comunicaciones entre las aeronaves y las estaciones terrestres.
- D.** Posteriormente, en reiteradas oportunidades se trató de lograr una mayor normalización, llevándose a cabo varias enmiendas del Anexo 5. En 1961, el número de tablas de unidades del Anexo 5 se había reducido a dos, que subsistieron hasta que se adoptó la Enmienda 13, en marzo de 1979. Esta enmienda amplió considerablemente el papel de la OACI en la normalización de las unidades de medida, de tal manera que se extiende a todos los aspectos de las operaciones aéreas y terrestres y no únicamente a las comunicaciones aeroterrestres. Con esta enmienda se implementó además el sistema internacional de unidades, "Système International d'Unités", conocido como "SI", que pasa a ser el patrón fundamental de la aviación civil.
- E.** Además de las unidades "SI", la enmienda reconocía la existencia de varias unidades que no están basadas en este sistema pero que pueden emplearse permanentemente, junto

con las “SI”, en la aviación. Entre estas unidades se encuentran el litro, el grado Centígrado, el grado para la medición de los ángulos planos, etc. La enmienda reconocía también, al igual que las resoluciones pertinentes de la Asamblea de la OACI, que existen algunas unidades que no pertenecen al sistema “SI”, pero que tienen un lugar especial en aviación, debiendo por lo tanto mantenerse, al menos temporalmente. Estas unidades son la milla marina y el nudo, así como el pie cuando se utiliza para medir la altitud, para elevación únicamente. El dejar de utilizar estas unidades plantea algunos problemas prácticos, por lo que todavía no se ha podido fijar una fecha de terminación.

- F. La Enmienda 13 del Anexo 5 representó un avance considerable en la difícil tarea de normalizar las unidades de medida de la Aviación Civil Internacional. Si bien la normalización completa no se alcanzará inmediatamente, ya se han echado los cimientos para resolver un problema con el que ha venido enfrentándose la OACI desde su creación. Con esta enmienda se ha logrado un alto grado de normalización entre la aviación civil y otros sectores de la ciencia y de la técnica.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: Todos los organismos técnico-operativos de la ANAC.*

### 63. ANEXO 6. OPERACIÓN DE AERONAVES

- A. Este Anexo se encuentra dividido en tres Partes: Parte I Transporte Aéreo Comercial Internacional – Aviones; Parte II Aviación General Internacional – Aviones y Parte III Operaciones Internacionales – Helicópteros.
- B. El Anexo 6 está destinado a obtener la mayor normalización posible de las operaciones de las aeronaves de Transporte Aéreo Internacional, de manera tal que se pueda llegar al más alto grado de seguridad y eficacia.
- C. En 1948, el Consejo adoptó por primera vez Normas y Métodos Recomendados sobre las operaciones de las aeronaves de Transporte Aéreo Comercial Internacional. Estas normas se basan en las recomendaciones de los países que asistieron a la Primera Reunión Departamental de Operaciones, celebrada en 1946, y es la base de la Parte I del Anexo 6.

- D.** Con el fin de mantenerse a la altura de una industria nueva y vital, estas primitivas disposiciones se han mantenido en continua revisión. Por ejemplo, se publicó la segunda parte del Anexo 6, que se refiere exclusivamente a la Aviación General Internacional y que comenzó a aplicarse a partir de septiembre de 1969. Análogamente, se publicó la Tercera Parte del Anexo 6, el cual trata sobre las Operaciones Internacionales de Helicópteros, con fecha de aplicación noviembre de 1986. En un principio la Parte III sólo trataba de los registradores de vuelo de los helicópteros, pero se ha adoptado una enmienda, con fecha de aplicación noviembre de 1990, que abarca las operaciones de helicópteros con la misma amplitud que las operaciones de aviones en las Partes I y II.
- E.** Cada aeronave tiene sus propias características de maniobrabilidad que dependen del tipo y, además, puede estar sujeta a determinadas limitaciones debidas a las cambiantes condiciones ambientales. Por su misma naturaleza, la aviación comercial - y en menor medida la aviación general - exige a los pilotos y a los Explotadores que se ajusten a una gran variedad de normas y reglamentos nacionales.
- F.** El Anexo 6 está destinado a contribuir a la seguridad de la navegación aérea internacional, fijando los criterios que deben aplicarse para que las operaciones sean seguras, y además, está destinado a contribuir a la eficacia y regularidad de la navegación aérea internacional, alentando a los países signatarios de la OACI a que faciliten el sobrevuelo de sus territorios por aeronaves comerciales que provengan de otros países y que cumplan con los mencionados criterios operacionales.
- G.** Las normas de la OACI no impiden que cada nación adopte sus propias normas, las cuales podrán ser más rigurosas que las que figuran en el Anexo 6.
- H.** En todas las fases de las operaciones de la aeronave, las normas mínimas constituyen la solución conciliatoria más aceptable ya que hacen viable tanto la aviación comercial como la aviación general sin perjudicar a la seguridad. Las normas que han aceptado todos los Países contratantes se refieren a las operaciones de las aeronaves, a su desempeño, al equipo de comunicaciones y de navegación, al mantenimiento, a los documentos de vuelo, a las responsabilidades del personal de vuelo y a la seguridad de vuelo.
- I.** Hay Normas y Métodos Recomendados (SARPS) bien precisos sobre las mínimas operacionales, que tienen en cuenta tanto la aeronave como los factores ambientales en

los diferentes aeropuertos. Con la aprobación del país del Explotador, éste tiene que tener en cuenta el tipo de aeronave, las posibilidades del equipo de a bordo, las características de las ayudas para la aproximación y de pistas y asimismo, la pericia que los tripulantes llevan a cabo con los procedimientos en todas las condiciones meteorológicas.

- J.** Se han introducido disposiciones para garantizar la seguridad de las operaciones de los aviones bimotores cuando vuelan a grandes distancias, a menudo sobre el agua. Se trata de un tipo de operación relativamente nuevo que ha surgido a raíz de los atractivos aspectos económicos de los nuevos aviones bimotores grandes de que se dispone actualmente, y en el que se pensó en un principio al elaborar el Anexo 6.
  
- K.** El factor humano es esencial en las operaciones seguras y eficientes. El Anexo 6 expone la responsabilidad correspondiente a los países en la supervisión de los explotadores, particularmente en lo que se refiere a la tripulación de vuelo. Las principales operaciones de este Anexo 6 exigen que haya un método para supervisar las operaciones de vuelo, de tal manera que siempre sean seguras. El Anexo 6 dispone que debe existir un Manual de Operaciones para cada tipo de aeronaves, imponiéndose a cada Explotador la responsabilidad de velar por que su personal de operaciones conozca debidamente sus obligaciones y responsabilidad y las relaciones que éstos guardan con la explotación general de la línea aérea.
  
- L.** El piloto al mando tiene la responsabilidad final de la preparación del vuelo y de velar por que se cumplan todos los requisitos.
  
- M.** Otra disposición importante del Anexo 6 es la exigencia de que los explotadores de líneas aéreas fijen las normas de limitación del tiempo de vuelo y los turnos de trabajo de los tripulantes de vuelo y de cabina. Esta misma norma exige, además, que el Explotador conceda a su personal períodos adecuados de descanso, de tal manera que la fatiga ocasionada por el vuelo o por vuelos sucesivos no ponga en peligro la seguridad del vuelo. Los tripulantes no sólo deben estar en condición de hacer frente a cualquier emergencia técnica, sino que también deben saber manejarse con los demás tripulantes y reaccionar en forma correcta y eficaz cuando es necesario evacuar la aeronave. Las normas que tratan estos puntos deben ser aprobadas por el país del explotador y tienen que incluirse en el Manual de Operaciones.



- N.** Un factor esencial para la operación segura de las aeronaves es el conocimiento de sus límites operacionales. El Anexo 6 fija las limitaciones operacionales del desempeño mínimo de cada uno de los tipos de aeronaves actualmente en uso. Estas normas tienen en cuenta un gran número de factores que pueden influir en el desempeño de una amplia gama de aeronaves: la masa de la aeronave, la elevación, la temperatura, las condiciones meteorológicas y las condiciones de las pistas; las normas que estipulan las velocidades de despegue y aterrizaje en todas las condiciones en las cuales no funciona uno o más de los grupos de motores.
- O.** La Parte II del Anexo 6 se refiere a los aviones en la aviación general.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC - Dirección Nacional de Seguridad Operacional -*

## **65. ANEXO 7. MARCAS DE NACIONALIDAD Y DE MATRÍCULA DE LAS AERONAVES**

- A.** ¿Cómo se clasifican o identifican las aeronaves y cómo es posible determinar su nacionalidad?
- B.** Estas son dos de las preguntas que se responden en el más breve de los Anexos de la OACI, que se refiere a las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves, e incluye una tabla en la cual se clasifican las aeronaves de acuerdo con la forma en que se sustentan en vuelo.
- C.** El Anexo 7 se basa en los Artículos 17 a 20 del Convenio de Chicago. El Consejo de la OACI adoptó las primeras normas sobre este asunto en febrero de 1949, basándose en recomendaciones de las dos primeras reuniones departamentales de aeronavegabilidad, celebradas en 1946 y 1947. Desde entonces el Anexo 7 sólo se ha enmendado cuatro veces. La última edición, la cuarta, se publicó en 1981.
- D.** En vista de que el Artículo 77 del Convenio permite la existencia de organismos de explotación conjunta, se introdujeron con la Enmienda 3 las definiciones de “marca común”, “autoridad de registro de marca común y “organismo internacional de explotación”, de tal manera que las aeronaves de los organismos internacionales de explotación pudiesen matricularse en un registro distinto del nacional. El principio determinante de estas disposiciones es que cada organismo internacional de explotación

debe recibir de la OACI una marca común distintiva, elegida entre las señales de llamada asignados por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

- E. El Anexo 7 fija los procedimientos que deben seguir los países signatarios de la OACI para elegir sus marcas de nacionalidad entre los símbolos de nacionalidad incluidos en las señales de llamada por radio que la UIT asigna a los países de matrícula.
- F. Este Anexo 7 contiene las normas sobre el uso de las letras, números y otros símbolos gráficos de las marcas de nacionalidad y matrícula, y determina el emplazamiento de los caracteres en los diferentes tipos de vehículos volantes, tales como las aeronaves más ligeras que el aire y las más pesadas que el aire.
- G. El Anexo 7 dispone que todas las aeronaves deben matricularse y se incluye un modelo del certificado para uso de los países signatarios de la OACI, el cual debe llevarse a bordo de la aeronave en todo momento, y debe colocarse una placa de identificación en la cual figure al menos la nacionalidad de la aeronave o bien su marca común o marca de matrícula, en un lugar destacado de la entrada principal.
- H. Tras varios años de ingentes esfuerzos, se ha logrado clasificar a las aeronaves de la forma más sencilla posible.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC (Dirección Nacional de Seguridad Operacional - Dirección de Aeronavegabilidad)*

## 67. ANEXO 8. AERONAVEGABILIDAD

- A. En aras de la seguridad, toda aeronave debe, en primer lugar, contar con el correspondiente Certificado de Aeronavegabilidad, que atestigüe que está en condiciones de volar. Sin embargo, antes de expedir este certificado debe determinarse si el diseño, la construcción y las características operacionales de la aeronave satisfacen los requisitos de aeronavegabilidad impuestos por el país de matrícula. Para facilitar la importación de aeronaves, y su arriendo, fletamento e intercambio, y así mismo, para facilitar las operaciones internacionales de las aeronaves, el Artículo 33 del Convenio sobre Aviación Civil internacional impone al país de matrícula la obligación de reconocer y convalidar los certificados de requisito, de acuerdo con los que se hayan expedido o convalidado dichos

certificados, debiendo ser iguales o superiores a las normas mínimas que la OACI pueda promulgar en virtud del Convenio. Estas normas mínimas figuran en el Anexo 8, cuya primera edición fue adoptada por el Consejo el 1° de marzo de 1949.

- B.** El Anexo 8 contiene normas de carácter general, destinadas a las autoridades nacionales en materia de aeronavegabilidad, que definen los requisitos mínimos para que un país reconozca los certificados de aeronavegabilidad que se expiden respecto a las aeronaves de otros países que entran en su territorio o lo sobrevuelan, lo cual representa, entre otras cosas, la protección de los bienes, aeronaves y de terceros. Se reconoce que las normas de la OACI no reemplazan los reglamentos nacionales ni los códigos nacionales de aeronavegabilidad, que contienen todos los pormenores con respecto a las exigencias que cada país tiene para redactar en un código exhaustivo y detallado de aeronavegabilidad o para adoptar el código promulgado por algún otro país signatario. El nivel de aeronavegabilidad que debe exigir el código nacional se expone en las normas de carácter general del Anexo 8, complementadas, en la medida de lo necesario, por los textos de orientación que aparecen en el manual técnico de aeronavegabilidad de la OACI.
- C.** Este Anexo consta de cuatro partes. En la Parte I aparecen las definiciones; en la Parte II los procedimientos administrativos para la expedición del certificado de aeronavegabilidad y la determinación del mantenimiento de la aeronavegabilidad; en la Parte III figuran los requisitos técnicos para la certificación de los nuevos modelos de aeronave; la Parte IV se refiere a aspectos relacionados con los helicópteros.
- D.** Una de las expresiones fundamentales definidas en el este Anexo para describir el ambiente en que funcionarán las aeronaves, es la expresión “condiciones de utilización previstas”. Estas condiciones son las conocidas por la experiencia obtenida o que de un modo razonable puede establecerse que se produzcan durante la vida de servicio de la aeronave, teniendo en cuenta la utilización para la cual la aeronave se ha declarado “una vida útil”. Estas condiciones también se refieren a las meteorológicas, a la configuración del terreno en las inmediaciones de los aeropuertos que utilizará la aeronave, al funcionamiento de la misma, a la eficiencia del personal y a todos los demás factores que afectan la seguridad del vuelo. Las condiciones de utilización previstas no incluyen las condiciones extremas que pueden evitarse de un modo efectivo por medio de procedimientos de utilización ni las condiciones extremas que se presentan con tan poca

frecuencia que, si se exigieran niveles superiores de aeronavegabilidad para hacerles frente, no podrían llevarse a cabo las operaciones de las aeronaves.

- E.** En virtud de las disposiciones sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad, el país de matrícula debe informar al país de fabricación cuando matricule por primera vez una aeronave del certificado tipo para ésta. Esta disposición tiene como objetivo permitir al país de fabricación que envíe al de matrícula toda la información general que estime necesaria para el mantenimiento de la aeronavegabilidad y para la operación segura de la aeronave. El país de matrícula debe enviar también al de fabricación toda la información sobre el mantenimiento de aeronavegabilidad original en el país de matrícula, para remitirla, si es necesario a otros países signatarios de los cuales se sabe que han inscrito en su registro aeronáutico el mismo tipo de aeronaves.
- F.** Para ayudar a los países a establecer contacto con las autoridades nacionales competentes en materia de aeronavegabilidad, se ha dado la información necesaria en una circular de la OACI.
- G.** En la actualidad, las normas técnicas sobre la certificación de aviones se limitan a los aviones multimotores de más de 5.700 Kg. de masa máxima certificada de despegue. Estas normas comprenden los requisitos en materia de desempeño, cualidades de vuelo, estructuras, proyectos y construcción, proyecto e instalación de los motores y hélices, proyecto e instalación de los instrumentos y equipos, y limitaciones operacionales, incluidos los procedimientos y la información general que deben figurar en el manual de vuelo de aeronave.
- H.** Los requisitos en materia de proyecto y construcción tienen por objeto lograr, en la medida de lo razonable, que todas las partes de la aeronave funcionen de forma eficaz y fiable. Todas las partes móviles esenciales para la operación segura deben estar sometidas a pruebas adecuadas de funcionamiento y todos los materiales deben ajustarse a las especificaciones aprobadas. Los métodos de fabricación y montaje deben producir una estructura sólida y homogénea convenientemente protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio, causados por los agentes atmosféricos, la corrosión, la abrasión u otras causas que podrían pasar desapercibidas. Se proporcionan medios que impidan automáticamente o que permitan a las tripulaciones de vuelo hacer frente eficazmente a los casos de emergencia, y la aeronave se proyecta de tal forma que

se reduzca al mínimo la posibilidad de incendio en vuelo, la despresurización de la cabina y la presencia de gases tóxicos en la aeronave.

- I. Se presta particular atención a los requisitos relativos a las características de proyecto, que influyan en la aptitud de la tripulación para mantener el mando de la aeronave en vuelo. El compartimiento de la tripulación de vuelo se proyecta de tal forma que se reduzca al mínimo la posibilidad de accionamiento incorrecto de los mandos, debido a la fatiga, confusión o entorpecimiento. Esta disposición interna debe proporcionar un campo visual claro, amplio y sin distorsiones, para facilitar el manejo seguro de la aeronave.
- J. Los requisitos en materia de certificación de los motores y de los accesorios tienen por objeto asegurarse de que funcionen de manera confiable en las condiciones de utilización previstas. Es necesario ensayar un motor del tipo deseado, para determinar sus características de potencia o empuje, para velar porque los parámetros de operación sean satisfactorios y para demostrar la existencia de márgenes apropiados que permitan evitar la detonación, la pulsación y otras deficiencias. Los ensayos deben tener una duración suficiente y deben efectuarse con la potencia y en las condiciones de operación necesarias para demostrar la fiabilidad y durabilidad.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC - Dirección Nacional de Seguridad Operacional – (Dirección de Aeronavegabilidad)*

## 69. ANEXO 9. FACILITACIÓN

- A. El Anexo 9 se concibió para facilitar los trámites en ambos extremos del vuelo, por esa razón se llama Facilitación. Además de las disposiciones destinadas a agilizar la llegada y la salida de las aeronaves, los pasajeros, la carga y otros artículos en los aeropuertos internacionales, el Anexo 9 cuenta también con disposiciones sobre la desinsectación de las aeronaves, los errores de la documentación (y las sanciones que se aplican al respecto), la facilitación de la búsqueda y salvamento, la investigación de los accidentes y el rescate de las víctimas, los vuelos de socorro durante las catástrofes naturales y la aplicación del reglamento internacional de sanidad.
- B. Lo esencial del Anexo 9 se refleja en las normas según las cuales se “promulgarán disposiciones mediante las cuales se aplicarán y llevarán a cabo los procedimientos para

el despacho... de tal manera que se conserve la ventaja que ofrece la velocidad inherente al transporte aéreo”. Se trata de un documento de amplio alcance que refleja la flexibilidad con que la OACI se mantiene al ritmo de la aviación civil internacional. El Anexo 9 cuenta en la actualidad con 14 enmiendas.

- C.** Este Anexo está destinado a aplicar el principio de la eficiencia, que es uno de los principios fundamentales de la Convención de Chicago. Por esta razón se ha incluido en el Capítulo 3 del Anexo 9 - Entrada y Salida de Personas y de su Equipaje, la norma según la cual “los países signatarios no exigirán a los visitantes que viajen por vía aérea más que el pasaporte válido como documento de identidad”.
- D.** El Capítulo 4 del Anexo 9 está dedicado a la facilitación del movimiento de la carga, y contiene 62 normas; los métodos recomendados se refieren expresamente a las técnicas de procesamientos electrónico de datos ya que la computarización está revolucionando el encaminamiento de la carga en una forma muy semejante a la revolución que produjo el transporte aéreo en el tráfico mundial.
- E.** También es necesario facilitar el paso del tráfico a través de los países signatarios de la OACI. El Capítulo 5 del Anexo 9 exige que cada país establezca zonas de tránsito directo en sus aeropuertos, de tal manera que las aeronaves, los pasajeros, la carga, los suministros y el correo no tengan que sufrir ninguna inspección, salvo en circunstancias excepcionales.
- F.** Las instalaciones y servicios destinados al tránsito a través de los aeropuertos internacionales son objeto del Capítulo 6 del Anexo 9. En él se incluyen, por ejemplo, disposición sobre cinco aspectos del tránsito aeroportuario: el estacionamiento y servicio de las aeronaves: los pasajeros, la tripulación y el equipaje de salida; los pasajeros, su tripulación y equipaje de llegada; el tránsito y el trasbordo de pasajeros y tripulantes; las instalaciones para el manejo y el despacho de la carga y el correo, y las instalaciones y servicios varios en los edificios terminales de pasajeros; en el mismo capítulo se especifican también las instalaciones y servicios necesarios para poner en práctica las medidas de sanidad pública y el socorro médico de urgencias. Estos se detallan en seis métodos recomendados destinados a conseguir la rápida actuación en caso de problemas sanitarios o de emergencia.

- G.** El Capítulo 6 del Anexo 9 dispone que los países signatarios de la OACI deben exhibir en sus aeropuertos internacionales sus reglamentos sobre cambio de moneda o proveer locales para el cambio de divisas, lo cual constituye una de las muchas comodidades que agradecen los pasajeros y que son objeto de las disposiciones del Anexo 9.
- H.** Este Anexo fue revisado en su totalidad, en septiembre de 1988 por la Décima Reunión Departamental de Facilitación de la OACI. Entre las principales recomendaciones formuladas por la reunión figuraban las enmiendas destinadas a armonizar los requisitos en materia de facilitación con los del control de seguridad y de estupefacientes, las disposiciones dirigidas a facilitar el acceso a los aeropuertos de las personas de edad avanzada o físicamente incapacitadas, los nuevos procedimientos para atender a los pasajeros que no estén debidamente documentados, y las instalaciones especiales para los envíos de mensajería y expresos. Estas recomendaciones se han incorporado a la novena edición del Anexo 9, la cual surtió efecto en julio de 1990.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC (Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios – Dirección Nacional de Transporte Aéreo).*

## 71. ANEXO 10. TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS

- A.** Tres de los elementos más complejos y esenciales de la aviación civil internacional son: las Telecomunicaciones Aeronáuticas, la Navegación y la Vigilancia. Estos elementos son objeto del Anexo 10 al Convenio.
- B.** La Aviación Civil Internacional recurre a dos categorías de telecomunicaciones: el servicio fijo aeronáutico (AFS) entre puntos terrestres y el servicio móvil aeronáutico (SMA) entre las aeronaves en vuelo y los puntos terrestres. El SMA facilita a las aeronaves en vuelo la información necesaria para efectuar vuelos seguros recurriendo a las comunicaciones orales y a los datos digitales. Un elemento importante de la AFS es la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN), es decir, que se trata de un sistema mundial destinado a satisfacer las necesidades específicas de la aviación civil internacional. Dentro de la AFTN, todos los puntos terrestres importantes, entre ellos los aeropuertos, los centros de control del tránsito aéreo, las oficinas meteorológicas, etc., están enlazados de tal manera que presten sus servicios a las aeronaves en todas las fases del vuelo. Los mensajes que se originan en un punto de la red se encaminan

regularmente a todos los puntos donde sea necesario recibirlos para garantizar la seguridad del vuelo.

- C.** Este Anexo se encuentra dividido en dos volúmenes: el Volumen I que contiene especificaciones sobre el equipo, los sistemas y las radiofrecuencias; y el Volumen II, donde se exponen los procedimientos de comunicaciones que deben utilizarse en la aviación civil internacional. Ambos volúmenes llevan ya cuatro ediciones, la última publicada en abril de 1985. El Volumen I del Anexo 10 es un documento técnico que define los sistemas de telecomunicaciones y de radionavegaciones necesarias en las operaciones aeronáuticas internacionales para orientar a las aeronaves en todas las fases del vuelo.
- D.** La Parte I del Volumen I enumera las especificaciones de los parámetros esenciales de las radioayudas para la navegación, entre ellas, los requisitos en materia de potencia, frecuencia, modulación, características de la señal y el control necesario para que las aeronaves debidamente equipadas puedan recibir, con el grado de fiabilidad requerido, las señales de navegación en todos los rincones del mundo.
- E.** El sistema de comunicaciones incluye el intercambio oral de información y, además, la transmisión y recepción de datos digitales que se emplean, por ejemplo, para transmitir la identificación de la aeronave y su altitud desde la aeronave en vuelo a los terrestres de los sistemas más modernos de control del tránsito aéreo.
- F.** La parte II del Volumen I del Anexo 10 se refiere a las radiofrecuencias que la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) ha atribuido a los servicios aeronáuticos. La UIT celebra, esporádicamente, conferencias mundiales para examinar las necesidades de todos los usuarios del radio espectro y para atribuir las frecuencias necesarias en cada una de las diversas partes de dicho espectro para satisfacer las necesidades de las Normas de Aviación Civil y para que se utilicen con la mayor eficacia.
- G.** Los procedimientos de empleo de las radioayudas para la navegación figuran en los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Operación de aeronaves, y los procedimientos en materia de comunicaciones, tanto del AFS como del SMA, en el Volumen II del Anexo 10 que comprende procedimientos operacionales y normas métodos recomendados detallados para las comunicaciones utilizadas en los servicios fijo y móvil



aeronáuticos. Estas instrucciones garantizan la uniformidad de las transmisiones orales y por teletipo en apoyo a la aviación civil en el mundo entero, y garantizan que los mensajes relativos a los planes de vuelo, los informes de posición, la información meteorológica, los NOTAM, (Avisos a los Aviadores) y el control operacional se transmitan a su destino con regularidad y prontitud. El Volumen II permite que el personal ATS y los pilotos puedan establecer contacto en las radiofrecuencias apropiadas, en un lenguaje mutuamente aceptable y con el que se puedan realizar eficazmente las comunicaciones esenciales aeroterrestres en voz, que sean necesarias para la seguridad y regularidad de los vuelos internacionales.

- H. El texto del Anexo 10 es revisado constantemente, mediante conferencias internacionales, grupos de expertos y por los países signatarios, a efectos de garantizar que se incorporen en el mismo, nuevos sistemas y adelantos técnicos necesarios para intensificar la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC - Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea-*

### 73. ANEXO 11. SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

- A. El control del tránsito aéreo era casi desconocido en 1944. En la actualidad, los servicios de tránsito aéreo, son uno de los elementos terrestres de apoyo más esenciales para la seguridad y eficiencia de las actividades de tránsito aéreo en el mundo. El Anexo 11 del Convenio de Chicago define los Servicios de Tránsito Aéreo y especifica cuáles son las Normas y Métodos Recomendados aplicables.
- B. El espacio aéreo del mundo se divide en regiones de información de vuelo (FIR) contiguas, dentro de las cuales se prestan Servicios de Tránsito Aéreo. En algunos casos, las regiones de información de vuelo abarcan grandes zonas sobre los océanos con escasa densidad de tránsito aéreo, dentro de las cuales sólo se prestan servicios de información y de alerta. En otras regiones de información de vuelo, buena parte del espacio aéreo es controlado, es decir, se presta dentro de él un servicio de control de tránsito aéreo además de los servicios de información de vuelo y de alerta.

- C.** El objetivo primordial de los Servicios de Tránsito Aéreo, tal como ha sido definido en el Anexo 11, es impedir que se produzcan colisiones entre las aeronaves, sea en el rodaje en el área de maniobra, en el despegue, el aterrizaje, en ruta o en el circuito de espera en el aeropuerto de destino, este Anexo se ocupa también de los medios necesarios para conseguir un tránsito aéreo expedido y ordenado y de proporcionar asesoría e información para la realización segura y eficiente de los vuelos, y del servicio de alerta para las aeronaves en peligro. Las disposiciones de la OACI establecen que para lograr estos objetivos hay que establecer centros de información de vuelo y dependencias del tránsito aéreo.
- D.** Las aeronaves vuelan según las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o según las reglas de vuelo visual (VFR). Cuando la aeronave vuela de acuerdo con las IFR, lo hace pasando de una radioayuda a la siguiente o bien guiándose por el equipo autónomo de navegación de a bordo que permite al piloto determinar la posición de la aeronave en todo momento. Los vuelos IFR se realizaran en todas las condiciones meteorológicas, salvo en las peores, en tanto que las aeronaves que vuelan según las VFR deben mantenerse apartadas de las nubes y contar con una visibilidad que le permita al piloto percibir y evitar a las otras aeronaves. En el Capítulo 3 de este Anexo, se especifican los servicios que deben prestarse a dichos vuelos, por ejemplo, los vuelos IFR reciben el servicio de control de tránsito aéreo cuando se realizan en espacio aéreo controlado. Cuando el vuelo se efectúa en espacio aéreo no controlado, se presta el servicio de información de vuelo que incluye toda la información conocida sobre el tránsito, y el piloto es responsable de organizar el vuelo de tal manera que pueda evitar a las otras aeronaves. El servicio de control no se presta normalmente a los vuelos VFR, a excepción de determinadas zonas, en cuyo caso los vuelos VFR se separan de los vuelos IFR pero no se dan indicaciones de separación entre los vuelos VFR, a menos que lo pida expresamente la autoridad ATC. Sin embargo, no se prestan servicios de tránsito aéreo a todas las aeronaves. Si una aeronave vuela totalmente fuera del espacio aéreo controlado en una zona en la cual no exige plan de vuelo, es posible que los servicios de tránsito aéreo ni siquiera conozcan la existencia de dicho vuelo.
- E.** El servicio de control de tránsito aéreo consiste en autorizaciones e información, provenientes de las dependencias de control de tránsito aéreo, que permiten la separación longitudinal, vertical o lateral entre aeronaves, de conformidad con las disposiciones que figuran en el Capítulo 3 del Anexo 11. Este capítulo también se refiere

al contenido de las autorizaciones, a la coordinación de las mismas entre las dependencias ATC y a la coordinación de la transferencia de responsabilidad del control de vuelo de una dependencia a la otra. Para que la transferencia se efectúe en forma ordenada, la aeronave debe estar en todo momento bajo el control de una sola dependencia de tránsito aéreo.

- F.** Las dependencias de control de tránsito aéreo cargan a veces una demanda de tránsito superior a su capacidad, por ejemplo, en aeropuertos de mucho movimiento durante los períodos de tránsito máximo. El Anexo 11 dispone que las dependencias ATC deben imponer restricciones al tránsito, cuando sea necesario para evitar retrasos excesivos de las aeronaves en vuelo.
- G.** En este Anexo, se especifican también los requisitos en materia de coordinación entre las dependencias de control de tránsito aéreo civil y las autoridades militares u otros organismos cuyas actividades puedan afectar a los vuelos de las aeronaves civiles.
- H.** Las dependencias militares reciben el plan de vuelo y otros datos de los vuelos de las aeronaves civiles, los cuales les permite identificar las aeronaves civiles que se aproximan a alguna zona restringida o entran en ella.
- I.** El servicio de información de vuelo se presta a las aeronaves que vuelan en espacio aéreo controlado y a aquellas de cuya presencia conocen los servicios de tránsito aéreo. La información incluye datos meteorológicos del tiempo significativo (SIGMET), los cambios en el estado de funcionamiento de las ayudas para la navegación, de las condiciones de los aeropuertos y de otras instalaciones conexas y toda información que pueda tener importancia para la seguridad. Los vuelos IFR reciben, además, información sobre las condiciones meteorológicas en los aeropuertos de salida, de destino y de alternativa, sobre los peligros de colisión con las aeronaves que vuelan fuera de las áreas y zonas de control, y, en caso de sobrevuelo de masas de agua, la información de que se dispongo sobre embarcaciones. Los vuelos VFR reciben además información sobre las condiciones meteorológicas que imposibilitarían el vuelo visual. El Anexo 11 contiene también especificaciones sobre las radiodifusiones del servicio de Información de vuelo para las operaciones (OFIS), incluyendo el servicio automático de información del área terminal (ATIS).

- J. El Capítulo 5 del Anexo 11 se refiere al servicio de alerta, el cual advierte a los centros de coordinación del salvamento cuando se crea o se tenga conocimiento de que una aeronave se encuentra en estado de emergencia, cuando no establece comunicación con los servicios, o bien, cuando no llega a la hora señalada o se ha recibido información de que se ha producido un aterrizaje forzoso o de carácter inminente. Los servicios de alerta se dan sistemáticamente a todas las aeronaves que reciben servicios de control de tránsito aéreo y, en la medida de lo posible, a todas las demás aeronaves cuyos pilotos hayan presentado un plan de vuelo o que por algún otro medio, hayan llegado a conocimiento de los servicios de tránsito aéreo. También se presta este servicio a las aeronaves de las cuales se sabe o se sospecha que han sido objeto de una interferencia ilícita. El servicio de alerta pone en marcha a todos los organismos encargados del salvamento o de hacer frente a las emergencias, los cuales pueden prestar ayuda cuando y donde sea necesario.
- K. Los capítulos siguientes del Anexo 11 se refieren a los requisitos del ATS en materia de comunicaciones aeroterrestres, así como de comunicaciones entre las dependencias ATS y entre dichas dependencias y otras entidades esenciales. Estos capítulos especifican también la información que debe suministrarse a cada tipo de dependencia de los servicios de tránsito aéreo. Las comunicaciones aeroterrestres deben permitir el contacto radiotelefónico en ambos sentidos, directo, rápido, continuo y libre de parásitos, siempre que sea posible, en tanto que las comunicaciones entre las dependencias ATS deben permitir el intercambio de mensajes impresos, y en el caso de las dependencias de control del tránsito aéreo las comunicaciones orales directas entre controladores.
- L. Un apéndice del Anexo 11 expone los principios que rigen la identificación de las rutas donde se prestan servicios de tránsito aéreo, para que tanto los pilotos como el ATS puedan hacer referencia inequívocamente a cualquier ruta, sin necesidad de recurrir al uso de coordenadas geográficas. Otro Apéndice especifica los requisitos en materia de designadores de puntos significativos, marcados o no por radioayudas. El Anexo 11 también lleva adjuntos, textos de orientación sobre diversos asuntos, tales como la organización del espacio aéreo, los requisitos ATS en materia de canales aeroterrestres y el establecimiento y designación de las rutas normalizadas de llegada y salida.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC - - Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea-*

**75. ANEXO 12. BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

- A.** La búsqueda y salvamento se basa en el conocimiento o suposición de que una persona está en peligro y se le puede brindar ayuda. Para satisfacer la necesidad de ubicar rápidamente a los sobrevivientes de los accidentes de aviación, se han incorporado en el Anexo 12 - Búsqueda y Salvamento (SAR) - Normas y Métodos Recomendados de aceptación internacional.
- B.** El Anexo 12, se compone por las dos partes del Manual de Búsqueda y Salvamento, que se refieren a la organización y los procedimientos; contiene las disposiciones que se aplican al establecimiento, mantenimiento y funcionamiento de los Servicios de Búsqueda y Salvamento de los países signatarios de la OACI, tanto en sus territorios como sobre mar.
- C.** Este Anexo tiene cinco capítulos y trata detalladamente de la organización y de la cooperación en las operaciones SAR, y de las medidas preparatorias necesarias, exponiendo además los procedimientos operacionales de los SAR en casos de emergencia.
- D.** Uno de los primeros puntos a los que se refiere el capítulo sobre organización, es la necesidad de que los países presten SAR dentro de sus territorios y en las zonas de alta mar o de soberanía indeterminada que dispongan los acuerdos regionales de navegación aérea que apruebe el Consejo de la OACI. Este mismo capítulo se refiere también al establecimiento de las dependencias SAR, a los medios de comunicación que deben existir entre éstas y a la designación de las entidades públicas y privadas que estén equipadas para prestar servicio de búsqueda y salvamento.
- E.** El Capítulo 3 del Anexo 12, establece las exigencias referidas a los países signatarios de la OACI para que los mismos publiquen y difundan toda la información necesaria para la entrada a sus territorios de las brigadas de salvamento provenientes de otros países.
- F.** El Capítulo 4, de este Anexo hace referencia a los procedimientos preparatorios, exponiendo las necesidades en materia de información para los SAR, indicando así también los elementos que deben contener.

- G.** Las operaciones de búsqueda y salvamento constituyen una actividad dinámica que requiere procedimientos uniformes. Comenzando con la averiguación de la naturaleza de la situación de emergencia, en el Capítulo 5 del Anexo 12 figuran 11 puntos que pormenorizan esos procedimientos.
- H.** En las emergencias se distinguen tres fases. La primera es la de “incertidumbre”, que se inicia cuando se ha perdido el contacto por radio con las aeronaves o no pueden restablecerse, o bien cuando una aeronave no ha llegado a su destino. Durante esta fase el centro coordinador de salvamento (RCC) entra en función reuniendo y evaluando los informes sobre el caso.
- I.** A veces, de la fase de incertidumbre se pasa a la “fase de alerta”, en la cual el RCC da inmediatamente la alerta a las dependencias de los SAR y se inician las medidas necesarias.
- J.** La “fase de peligro” se declara cuando se cree que una aeronave se halla en peligro o cuando se sabe que se ha producido una situación peligrosa. Durante esta fase, el RCC tiene que tomar las medidas necesarias para ayudar a la aeronave y determinar, lo más rápidamente posible, su ubicación. Siguiendo procedimientos preestablecidos, el explotador de la aeronave, el país de matrícula, las dependencias pertinentes de los servicios de tránsito aéreo, los RCC contiguos y las autoridades competentes de investigación de accidentes reciben información sobre la situación y coordinan un plan común para efectuar la búsqueda y salvamento.
- K.** En el Capítulo 5 de este Anexo, figuran los procedimientos para las operaciones SAR en las cuales participan dos o más RCC, lo que deben hacer las autoridades que dirigen las operaciones en el lugar del siniestro y lo que es de rigor en la terminación o suspensión de las operaciones SAR. Otros procedimientos que se exponen son: las medidas que deben adoptarse en el lugar del accidente y la forma en que debe proceder el piloto al mando que intercepte alguna transmisión de alarma.
- L.** En su Apéndice 12, figuran tres tipos de señales, el primero está constituido por las que utilizan las aeronaves y las embarcaciones durante las operaciones SAR, y los otros dos,

por las señales visuales que se usan para la comunicación entre aire y tierra, destinadas a los supervivientes y las brigadas terrestres de salvamento.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC - Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea-*

## 77. ANEXO 13. INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

- A. Todas las causas que motivan los accidentes de aviación deben averiguarse rápidamente para impedir la repetición de éstos. Esta función corresponde a la Investigación de Accidentes de Aviación.
- B. Por esta razón, el primer párrafo de la descripción del Anexo 13, Investigación de Accidentes de Aviación, expresa claramente que el objetivo fundamental de la investigación de todo accidente es “la prevención de accidentes e incidentes”.
- C. Las repercusiones de determinar qué países pueden participar en la investigación de un accidente, tales como el país del suceso, el de matrícula, el del explotador y el de fabricación - y las de asignar los correspondientes derechos y obligaciones a unos y a otros - son considerables, más aún cuando deben examinarse en relación con la determinación de las autoridades que habrán de encargarse de la investigación.
- D. Este Anexo es pues, el fundamento de una investigación apropiada de los accidentes de aviación. Se ha escrito con claridad y concisión, de manera tal que pueda ser entendido por todos los que participen en las investigaciones.
- E. El Anexo 13, establece que se deben determinar y aclarar rápidamente los papeles que tienen que desempeñar y las responsabilidades de los diversos participantes, sirviendo de guía a la cantidad de personas y entidades de diferentes países que, a menudo, son convocados con urgencia para ocuparse de los innumerables aspectos inherentes a los accidentes de aviación.
- F. La edición del Anexo 13 actualmente en vigor (la séptima), consta de siete capítulos, un apéndice y cuatro adjuntos. Los tres primeros capítulos cubren las definiciones, aplicación y generalidades, tales como el objeto de la investigación, ya mencionado. También comprenden disposiciones sobre la protección de las pruebas, la responsabilidad del país

del suceso en cuanto a la custodia y traslado de la aeronave y la forma en que este país debe tramitar las solicitudes de los países de matrícula, del explotador y de fabricación. La importancia del país del Explotador de la aeronave en la investigación de un accidente se ha reconocido en una enmienda adoptada en 1978, en la que se definieron los derechos y responsabilidades de dicho país.

- G.** Los procedimientos, normas y métodos recomendados de notificación figuran en el Capítulo 4, en el que también están definidas las responsabilidades según la ubicación geográfica del lugar del siniestro. Los accidentes pueden suceder en el territorio de un país no contratante de la OACI, a aeronaves de otro país signatario; pueden tener lugar en el territorio del país de matrícula, en el territorio de un país no contratante de la OACI, o bien, fuera del territorio de países signatarios o no contratantes.
- H.** El Anexo 13 es a menudo utilizado como documento de consulta en el sitio del accidente, y aclara rápidamente la distribución de responsabilidades, y completa la información del Manual del Investigador de Accidentes de Aviación, que también ha sido preparado por la OACI. Cuando se ha notificado oficialmente a las entidades y autoridades componentes y se han asignado las responsabilidades y papeles respectivos, se procede a la investigación que es objeto del Capítulo.
- I.** La investigación de un accidente de aviación se inicia, evidentemente, en el país en el que ocurrió, el cual habitualmente la lleva a cabo, pero puede delegarla en su totalidad o en parte, al país de matrícula o al del explotador. Si el accidente ocurre en un país no contratante de la OACI, el Anexo 13 recomienda que el país de matrícula trate de efectuar la investigación, junto con el país donde sucedió el accidente.
- J.** Si no se puede materializar esta cooperación, la OACI recomienda que el país de matrícula lleve a cabo la investigación con base en la información de la que se pueda disponer. Si el accidente ocurre fuera del territorio de un país, el Estado de matrícula es el país al cual el Anexo 13 impone la obligación de realizar la investigación.
- K.** La investigación comprenderá la reunión, el registro y el análisis de toda la información pertinente de que se disponga; si es posible, se determinarán la causa o causas, se redactará el informe final y, cuando proceda, se formularán recomendaciones sobre



seguridad. Cuando sea posible, se visitará el lugar del accidente, se examinarán los restos de la aeronave y se tomarán declaraciones a los testigos.

- L.** A esta declaración general de las responsabilidades del Estado que lleva a cabo la investigación, le siguen 14 Normas y Métodos Recomendados que abarcan: el investigador encargado, los registradores de vuelo, las autopsias, la coordinación con las autoridades judiciales, la notificación a las autoridades de seguridad de la aviación, la revelación de los registros y la reapertura de la investigación, solicitando la ayuda de los mejores expertos técnicos de quienes se puede disponer.
- M.** Los países de matrícula, del explotador y del fabricante tienen el derecho de nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación, las disposiciones del caso figuran en sección sobre la participación en la investigación, la cual recomienda, además, que el explotador de la aeronave designe a un asesor para que ayude a los representantes acreditados.
- N.** Otro participante importante en la investigación de los accidentes debe ser el país cuyos ciudadanos hayan fallecido a consecuencia del siniestro. En reconocimiento del interés especial de dicho Estado en el accidente, se ha incluido una recomendación relativa al permiso que se le concede para nombrar a algún experto a fin de que participe en la investigación.
- O.** El último capítulo del Anexo 13 trata de la Prevención de Accidentes y ofrece recomendaciones en materia de seguridad.
- P.** Como apéndice del Anexo 13 se incluye el formato recomendado para el informe final. Se debe enviar un proyecto de información final a los países interesados, para que formulen comentarios, los cuales deben adjuntarse al informe final cuando se publique y envíe a los Estados interesados los informes finales sobre los accidentes de aviación de la OACI.
- Q.** La OACI ha publicado también el Manual de Prevención de Accidentes (Doc. 9422), el cual expone los métodos esenciales que se aplican para esta finalidad, y que, además, trata de la planificación de sistemas, aspecto que se considera fundamental para la prevención de accidentes.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: Junta de Seguridad en el Transporte (JST)*

## **79. ANEXO 14. AEROPUERTOS**

- A.** La peculiaridad de este Anexo, es la gran variedad de temas que abarca, los cuales van desde la planificación de aeropuertos y helipuertos hasta detalles como el tiempo que deben tardar en entrar en servicio las fuentes secundarias de energía eléctrica; desde aspectos de ingeniería civil hasta aspectos de iluminación; desde la provisión de los más modernos equipos de salvamento y extinción de incendios hasta los requisitos más sencillos para reducir el peligro que representan las aeronaves en los aeropuertos. El impacto de todos estos temas se intensifica debido a la rápida evolución de la industria aeronáutica, uno de cuyos pilares son los aeropuertos. Los nuevos modelos de aeronaves, el aumento de las operaciones y concretamente de las que se realizan en condiciones de visibilidad cada vez más deficiente y los adelantos tecnológicos en materia de equipo aeroportuario, se combinan para hacer del Anexo 14 uno de los documentos que hay que actualizar con mayor frecuencia.
- B.** El Anexo 14, volumen I, es también único, dado que se aplica a todos los aeropuertos abiertos al público, de conformidad con los requisitos del Artículo 15 del Convenio. En la actualidad, en sus más de 100 páginas de especificaciones y páginas adicionales de textos de orientación, figuran los requisitos a que deben atenderse los aeropuertos internacionales de todo el mundo.
- C.** El índice del Anexo 14 Volumen I refleja, en mayor o menor escala, cuatro aspectos de los aeropuertos: la planificación, el diseño, la explotación y el equipo.
- D.** Las grandes aeronaves modernas exigen un diseño muy riguroso de las instalaciones de los aeropuertos. Las disposiciones relativas a sus características físicas, es decir, ancho, pendientes de sus superficies y distancias de separación de otras instalaciones, forman una parte principal del Anexo 14. En él figuran disposiciones relativas a nuevas instalaciones, desconocidas en los orígenes de la OACI, por ejemplo, las áreas de seguridad de extremo de pistas, las zonas libres de obstáculos, y las zonas de parada. Estas instalaciones constituyen los elementos básicos que determinan la forma y dimensiones generales del aeropuerto y, partiendo de ellas, los ingenieros pueden diseñar el esqueleto básico estructural.

- E.** Además de definir el entorno terrestre de un aeropuerto, es necesario contar con disposiciones que definan sus requisitos en materia de espacio aéreo. Los aeropuertos deben disponer de un espacio aéreo libre de obstáculos para que las aeronaves puedan entrar y salir de él. Evidentemente, es imprescindible eliminar los obstáculos para garantizar la seguridad de los vuelos. Es también importante que este espacio esté definido para poder protegerlo, a fin de asegurar la existencia y ampliación paulatina del aeropuerto. Como bien se especifica en este Anexo, proteger para “evitar que los aeropuertos queden inutilizados por multiplicidad de obstáculos mediante una serie de superficies limitantes de obstáculos que marginan los límites hasta donde los objetos pueden proyectarse en el espacio aéreo, creando así una zona despejada de obstáculos para los vuelos”. En este Anexo se clasifican los requisitos atinentes a las superficies limitantes de obstáculos, así como sus dimensiones, en función de los tipos de pistas. A este fin, se consideran seis tipos de pistas: pistas de aproximación visual: pistas para aproximación que no son de precisión, pistas para aproximaciones de precisión, de las Categorías I, II y III, y pistas de despegue.
- F.** El Anexo 14, Volumen I, define en detalle numerosos sistemas que se pueden utilizar en distintas condiciones meteorológicas y en otras circunstancias. Otro tipo de ayuda visual en los aeropuertos, son los letreros. En los aeropuertos muy extensos y en los de gran densidad de tránsito, es importante proporcionar a los pilotos la orientación que necesitan en el área de movimiento.
- G.** El objetivo de la mayoría de las especificaciones consiste en intensificar la seguridad de la aviación. Una sección del Anexo 14, Volumen I, está destinada a potenciar la seguridad del equipo instalado en los aeropuertos. Especialmente dignas de mención son las especificaciones relativas a la fabricación y emplazamiento del equipo en las inmediaciones de las pistas, con objeto de minimizar el peligro que puede representar para las operaciones de aeronaves. También se especifican los requisitos relativos a las fuentes secundarias de energía eléctrica, así como las características de los circuitos y la necesidad de controlar el funcionamiento de las ayudas visuales. La actual edición del Anexo 14, Volumen I, contiene diversas especificaciones sobre el mantenimiento de los aeropuertos. Se insiste especialmente en las superficies pavimentadas y en las ayudas visuales. También se detecta la necesidad de eliminar ciertas características de los

aeropuertos que pueden atraer a las aves, con el consiguiente peligro para las operaciones de aeronaves.

- H.** Es de gran importancia para la explotación de todo aeropuerto, el servicio de salvamento y extinción de incendios, con el cual deben contar todos los aeropuertos internacionales de conformidad con el Anexo 14, el cual indica qué agentes extintores deben utilizarse, así como la cantidad y el tiempo límite en que deben llegar al lugar del siniestro. Para despegar y aterrizar con seguridad y regularidad, las grandes aeronaves modernas, que operan a altas velocidades, necesitan información precisa acerca de las instalaciones aeroportuarias. En el Anexo 14, Volumen I, se indica: qué información debe proporcionarse. (Las especificaciones relativas a la transmisión de estos datos, por medio de las Publicaciones de Información Aeronáutica AIP y de los Avisos a los Pilotos NOTAM, se indican en el Anexo 15 - Servicios de información aeronáutica.) Los datos que deben suministrarse son: la elevación en las distintas partes del aeropuerto, la resistencia de los pavimentos, el estado de la superficie de la pista y el tipo de servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto.
- I.** Las disposiciones sobre helipuertos se han introducido recientemente en el nuevo Volumen II del Anexo 14. Estas especificaciones modifican completamente las del Volumen I, Anexo 14 que, en algunos casos, se aplican también a los helipuertos. Las nuevas disposiciones especifican las características físicas y las superficies limítrofes de obstáculos requeridas para las operaciones de helicópteros, desde los helipuertos de superficie y elevados en tierra y las heliplataformas, en condiciones meteorológicas de vuelo visual y de vuelo por instrumentos. Se han incluido también en el Volumen II, de este Anexo, textos relativos a señales y luces de los helipuertos y a los requisitos de éstos en materia de salvamento y extinción de incendios.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC - Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios -*

## **81. ANEXO 15. SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA**

- A.** Una de las actividades auxiliares de la Aviación Civil Internacional, más vital y menos conocida, es la desplegada por los Servicios de Información Aeronáutica (AIS).

- B.** La duodécima edición del Anexo 15 fechada en julio de 2004, comprende ocho capítulos y cinco apéndices de Normas y Métodos Recomendados, y de notas explicativas.
- C.** En 1953, el Consejo de la OACI adoptó por primera vez las Normas y Métodos Recomendados originales. El Anexo 15 tiene sus raíces en el Artículo 37 del Convenio de Chicago. Las primeras especificaciones del Anexo fueron elaboradas por el Comité de Aeronavegación, de la OACI, a raíz de las recomendaciones de diversas conferencias regionales de navegación aérea, y se publicaron por orden del Consejo “Procedimientos para los servicios de información internacional a los aviadores” en 1947.
- D.** La expresión “Servicios de información internacional a los aviadores” dio origen a una de las primeras siglas aeronáuticas: NOTAM. En 1949, una conferencia especial NOTAM examinó estos procedimientos y propuso la enmienda de los mismos, que se publicaron más tarde como Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea y que fueron aplicables a partir de 1951. En el transcurso de los años, este Anexo se ha actualizado mediante un total de 26 enmiendas, a fin de adaptarlo a la rápida evolución de los viajes por vía aérea.
- E.** El personal de la OACI que trabaja en los Servicios de Información Aeronáutica no presta los servicios propiamente dichos, sino que comprueba si los países signatarios de la OACI los proporcionan. La OACI coordina también la aportación de los Estados signatarios a la elaboración de nuevas Normas y Métodos Recomendados, así como de diversas enmiendas.
- F.** El suministro de los Servicios de Información Aeronáutica que se definen en el Anexo 15 está supeditado a dos requisitos previos. El primero es que la persona o servicio que proporciona la información debe tener un profundo conocimiento de lo que el usuario debe saber exactamente. El segundo es que se asegure al usuario de esta información con todos los datos disponibles y pertinentes cuando los necesite.
- G.** Un usuario natural de esta información es el piloto que está a punto de despegar o toda otra persona que esté relacionada con las operaciones de aeronaves.
- H.** Un punto básico, para la comprensión de esta información, es la manera en que se transmite y la simplicidad del lenguaje utilizado. En este Anexo se especifica claramente

que la información debe ser concisa, que debe ser suministrada en un formato utilizable y que debe abarcar toda cuestión que sea parte de la norma pertinente al tramo siguiente de una ruta recorrida.

- I. La distribución de esta información dimana de las dependencias que publican la información aeronáutica de cada uno de los Estados contratantes de la OACI, de sus propios NOTAM y de las Circulares de Información Aeronáutica.
- J. Los NOTAM se clasifican en dos clases, I y II, y se distribuyen en el ámbito mundial, nacional y regional: por medios directos de telecomunicación, los NOTAM de Clase I; y por correo o algún otro método de distribución, los NOTAM de Clase II, ya que son menos urgentes. Ambas clases de NOTAM contienen información relativa al establecimiento, estado o cambio de toda instalación, servicio, procedimiento o peligro aeronáuticos, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal interesado en las operaciones de vuelo.
- K. La OACI ha adoptado también los SNOWTAM, una serie especial de NOTAM que informa a los interesados acerca de la presencia o eliminación de condiciones peligrosas en los aeropuertos, debidas a la nieve, hielo, nieve fundente o agua acumulada en las áreas de movimiento de aeronaves.
- L. Las responsabilidades y funciones de todos los países contratantes de la OACI, en suministrar este tipo de información, se encuentran indicados en este Anexo, el cual proporciona instrucciones de cómo debe recopilarse la información y qué medidas deben ser tomadas para garantizar la idoneidad y autenticidad de la información, como así también, los procedimientos de intercambio de información y de distribución a lugares predeterminados.
- M. Las Circulares de Información Aeronáutica no están directamente ligadas al objetivo primordial de la seguridad que se asigna a los NOTAM y se distribuyen cuando hay necesidad de contar con información aeronáutica pertinente a las prevenciones, a largo plazo, de cambios legislativos importantes o de cambio de reglamentos, procedimientos, instalaciones, servicios, etc.

- N.** Las circulares pueden también suministrar información relativa a las disposiciones aplicables al otorgamiento de licencias a las tripulaciones de vuelo, a la instrucción del personal de aviación, a la disponibilidad prevista de ediciones nuevas o revisadas de las cartas aeronáuticas, así como información sobre peligros que afectan a las maniobras de las aeronaves.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC - Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea--*

### **83. ANEXO 16. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**

- A.** Este es uno de los Anexos de la OACI que no se limita exclusivamente a la seguridad en la aviación y la eficacia de las operaciones, sino que en sus dos Volúmenes (I y II) trata también sobre la protección del medio ambiente contra los efectos del ruido y de las emisiones de los motores de las aeronaves, dos asuntos de los que apenas se hablaba cuando se firmó el Convenio de Chicago.
- B.** El ruido de las aeronaves era motivo de preocupación incluso durante los años en que se estaba formando la OACI, si bien entonces no se trataba más que del ruido causado por las hélices, cuando sus extremos rotaban a una velocidad cercana a la del sonido. No obstante, el problema se planteó realmente con la entrada en servicio de la primera generación de reactores y cobró nuevas dimensiones al aumentar el número de aeronaves de reacción en los servicios internacionales.
- C.** Los elevados regímenes de potencia necesaria para acelerar hasta la velocidad de vuelo hacen que el ruido emitido por los reactores sea mucho más intenso durante el despegue.
- D.** A fines de 1968, la Asamblea de la OACI adoptó una resolución en la que se reconocía la gravedad del problema planteado por el ruido en las proximidades de los aeropuertos y se encargó al Consejo de la OACI que estableciera especificaciones internacionales y textos de orientación para controlar el ruido de las aeronaves. En la resolución se prescribía también que la OACI incorporase en sus Anexos, u otros documentos, descripciones y métodos de medición del ruido y fijara los límites que podría alcanzar el producido por las aeronaves. En 1971, la Asamblea adoptó otra resolución en la que se exponía la posición de la Organización con respecto al medio humano. En esa resolución se reconocían los

efectos perjudiciales de la aviación civil sobre el medio ambiente, y se imponía a la OACI la responsabilidad de orientar el desarrollo de la Aviación Civil Internacional de modo que beneficiara a los pueblos del mundo, y se lograra la máxima compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio humano.

- E.** El Anexo 16, fue adoptado en 1971 siguiendo las recomendaciones de la Conferencia especial sobre el ruido de las aeronaves en las proximidades de los aeropuertos de 1969. Estos aspectos se dividieron en seis categorías: procedimientos para describir y medir el ruido de las aeronaves: tolerancia humana de dicho ruido; homologación de las aeronaves en cuanto al ruido; criterios para la formulación de procedimientos destinados a atenuar el ruido de las aeronaves; control de la utilización del terreno; y procedimientos de atenuación del ruido durante la prueba de los motores en tierra.
- F.** Una de las recomendaciones de esta Conferencia dio lugar a la institución del Comité sobre el ruido producido por las aeronaves, encargado de ayudar a la OACI en la elaboración de los requisitos relativos a la homologación en cuanto al ruido aplicable a distintas clases de aeronaves.
- G.** En la primera reunión, este Comité elaboró normas de homologación en cuanto al ruido en la producción futura y versiones perfeccionadas de aviones de reacción subsónica, y actualización de la terminología utilizada en el Anexo 16.
- H.** Una resolución del 18° período de sesiones de la Asamblea de la OACI sobre la Protección del Medio Ambiente dio lugar también, entre otras cosas, a la adopción de medidas concretas sobre el problema de las emisiones de los motores y a propuestas detalladas para fijar normas de la OACI destinadas a controlar las emisiones de los motores de determinados tipos de aeronaves. Estas normas, adoptadas en 1981, fijaron límites a las emisiones de humo y de ciertos contaminantes gaseosos de los grandes motores turboreactores y turbofán que se producirían en el futuro y prohibían la purga de combustible crudo. Se amplió el alcance del Anexo 16 existente, a fin de incluir disposiciones relativas a las emisiones de los motores, el documento pasó a denominarse Protección del medio ambiente. El Volumen I del Anexo 16, reorganizando, contiene las disposiciones relativas al ruido de las aeronaves y el Volumen II las correspondientes a las emisiones de los motores.



- I. En el Volumen II del Anexo 16 figuran normas que prohíben la purga deliberada de combustible crudo en la atmósfera, en el caso de todas las aeronaves equipadas con motores de turbina fabricados después del 18 de febrero de 1982.
- J. También existen normas que limitan la emisión de humo de los motores turboreactores turbofán proyectados para propulsar aeronaves a velocidades subsónicas y fabricados después del 1° de enero de 1983. Por lo que respecta a los motores destinados a la propulsión supersónica, se aplican limitaciones análogas a los fabricantes después del 18 de febrero de 1982.
- K. También se incluyen normas que limitan la emisión de monóxido de carbono, hidrocarburos sin quemar y óxidos de nitrógeno de los grandes motores turboreactores y turbofán destinados a la propulsión subsónica y fabricados después del 1° de enero de 1986. Además de estas normas, el Volumen II f) contiene detallados procedimientos de medición y especificaciones sobre los instrumentos, así como los métodos estadísticos que deben seguirse para evaluar los resultados de las pruebas.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC*

## **85. ANEXO 17. SEGURIDAD - PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA**

- A. El incremento espectacular de la violencia criminal que afectó negativamente a la seguridad de la Aviación Civil durante los últimos años de la década de los 60, motivó un periodo de sesiones extraordinario de la Asambleas de la OACI, llevadas a cabo en junio de 1970. Una de sus resoluciones reclamaba disposiciones en los Anexos existentes, o en los nuevos, al Convenio de Chicago, que trataran específicamente del problema que representa la interferencia ilícita (apoderamiento ilícito de aeronaves). Las medidas tomadas posteriormente por el Consejo de la OACI resultaron en la adopción del Anexo 17, el cual establece las bases del programa OACI de Seguridad de la Aviación Civil y tiene por objeto salvaguardar la Aviación Civil y sus instalaciones y servicios contra los actos de interferencia ilícita.
- B. Desde su publicación en 1974, el Anexo 17 ha sido enmendado siete veces en respuesta a las necesidades manifestadas por los Estados. Las especificaciones sobre seguridad de

la aviación que figuran en este Anexo y en otros Anexos, se han ampliado mediante un Manual de seguridad que se publicó por primera vez en 1971 y se revisó íntegramente en 1983 y nuevamente en 1987. Dicho documento, de distribución limitada, lo utilizan por todo el mundo los gobiernos, explotadores de protección de la aviación civil.

- C.** La mera existencia de estos documentos, cuya necesidad no podría haberse previsto cuando se suscribió el Convenio de Chicago, destaca la vigilancia intensa que mantienen los Países contratantes de la OACI para preservar la seguridad de la aviación civil internacional de una amenaza que no es “operacional”, en el sentido técnico de la palabra, en carácter ni origen. En este aspecto, el Anexo 17 es único en su género.
- D.** El anexo 17 se ocupa esencialmente de aspectos administrativos y de coordinación, así como de medidas técnicas para proteger la seguridad del transporte aéreo internacional que exigen que cada uno de los países signatarios establezca su propio programa de seguridad de la Aviación Civil, incorporando las medidas de seguridad suplementarias que puedan proponer otros órganos competentes.
- E.** El procedimiento de seguridad más importante que impone el Anexo 17 es lo que se denomina inspección o registro de personas y / o equipaje en los aeropuertos internacionales. La Asamblea y el Consejo de la OACI han reconocido oficialmente, en resoluciones, la singular importancia de este procedimiento.
- F.** Los países han puesto efectivamente en ejecución procedimientos de inspección y registro y en todo el mundo se ha podido apreciar una reducción importante del delito.
- G.** El Anexo 17 tiene así también el objetivo de coordinar las actividades de quienes están comprometidos en los programas de seguridad. Se reconoce que los Explotadores de líneas aéreas tienen, de por sí, la responsabilidad primordial de proteger a sus pasajeros, bienes e ingresos, y por esto los Estados deben cerciorarse de que los transportistas preparen y pongan en ejecución programas complementarios y eficaces de seguridad, que sean compatibles con los de los aeropuertos desde los cuales explotan sus servicios.
- H.** Algunas de las especificaciones del Anexo 17 y de los demás Anexos reconocen que no es posible lograr la seguridad absoluta. Sin embargo, los Estados deben cerciorarse que la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y el público en general

constituya la consideración primordial de las medidas de salvaguardia que inicien. Se insta también a los países a adoptar medidas para la protección de los pasajeros y tripulaciones de las aeronaves ilícitamente desviadas de ruta, hasta que sea posible proseguir el viaje.

- I. Este Anexo proporciona a los funcionarios estatales encargados de la ejecución de los programas nacionales una cita textual de todas las especificaciones pertinentes que aparecen en otros Anexos, así como los procedimientos conexos que aparecen en los documentos denominados PANS (Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Operaciones de aeronaves). Estos textos facilitan a los funcionarios, en un solo documento, un resumen de todas las normas, métodos recomendados y procedimientos atinentes a la seguridad.
- J. El desacato de la ley jamás podrá eliminarse completamente. No obstante, las medidas coordinadas y cohesivas que auspicia la OACI pueden garantizar la continua mejora de la seguridad y protección de la aviación civil internacional.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: Ministerio del Interior, Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA)*

## **87. ANEXO 18. TRANSPORTE SIN RIESGO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA**

- A. Más de la mitad de la carga transportada en todo el mundo por los distintos medios de transporte es carga peligrosa, es decir, artículos explosivos, corrosivos, inflamables, tóxicos y aún radiactivos. Estas mercancías peligrosas son esenciales para una gran variedad de necesidades y proceso en el plano global de la industria, del comercio, de la medicina y de la investigación. Gracias a las ventajas que ofrece el transporte aéreo, una gran parte de esta carga peligrosa se desplaza por vía aérea.
- B. La OACI reconoce la importancia de este tipo de carga y ha adoptado medidas para que sea transportada con la máxima seguridad. Así pues, el Anexo 18, junto con el documento afín "Instrucciones y Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea", ofrece un programa de instrucción para facilitar la interpretación de los nuevos requisitos.

- C. En el Anexo 18 se especifican las normas y métodos generales recomendados que se han de seguir para poder transportar sin riesgo mercancías peligrosas. Según este documento, los países signatarios deben también observar las disposiciones de las Instrucciones Técnicas, que contienen las múltiples y minuciosas instrucciones necesarias para la manipulación correcta de la carga peligrosa. Estas disposiciones deben actualizarse con frecuencia, a medida que surgen novedades en las industrias químicas, de fabricación y de embalajes, y el Consejo de la OACI ha determinado un procedimiento especial que permite revisar y reeditar regularmente las Instrucciones Técnicas, para mantenerlas al día con respecto a los nuevos productos y adelantos de la técnica.
- D. Los requisitos de la OACI en materia de mercancías peligrosas han sido elaborados, en gran medida, por grupo de expertos que se creó en 1976. Este grupo sigue reuniéndose y recomienda las revisiones necesarias de las Instrucciones Técnicas. En la medida de lo posible, éstas concuerdan con las recomendaciones preparadas por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas y con el reglamento del Organismo Internacional de Energía Atómica. El empleo de estos principios comunes en todos los medios de transporte permite trasladar la carga segura y fácilmente por vía aérea, marítima, ferroviaria y por carretera.
- E. En los requisitos de la OACI sobre la manipulación de las mercancías peligrosas se precisa, en primer término, de una lista limitada de artículos o sustancias que no es seguro transportar bajo circunstancia alguna, y luego se indica cómo transportar sin riesgos otros artículos o sustancias potencialmente peligrosos.
- F. El Anexo 18 y las Instrucciones Técnicas entraron en vigor el 1° de enero de 1983 y fueron aplicables a partir del 1° de enero de 1984, fecha en que cabría prever que todos los Países miembros de la OACI se habrían ajustado a los requisitos de la Organización y les habrían otorgado reconocimiento jurídico.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC –Dirección Nacional de Seguridad Operacional – Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios.*

## 89. ANEXO 19. GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL

- A.** De conformidad con las disposiciones del Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), en febrero de 2013, el Consejo adoptó por primera vez este Anexo que contiene SARPS relacionados con las responsabilidades, funciones y procesos que subyacen a la gestión de la seguridad operacional en la aviación por parte de los Estados Contratantes.
- B.** La finalidad de dichas normas y métodos recomendados (SARPS) es ayudar a los Estados a manejar los riesgos de la aviación, en virtud de la creciente complejidad del sistema mundial de transporte aéreo y de la interrelación de actividades necesarias para garantizar la operación segura de las aeronaves. Estos lineamientos se complementan con las previsiones dispuestas en el Doc. 9859 (SMM), por cuyo texto, se definen planes y orientación para establecer un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional.
- C.** El objetivo de la OACI en este sentido, es que los Estados desarrollen en forma progresiva métodos de vigilancia más avanzados que permitan alcanzar mejores resultados en materia de seguridad operacional en la aviación. Esta estrategia preventiva se basa en la implantación de un programa de seguridad operacional (SSP) por parte del Estado y otro programa por parte de sus proveedores de servicios (SMS), bajo la supervisión continua y la evaluación periódica del primero.
- D.** En el Capítulo 3 del Anexo citado, obran disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional, las cuales se relacionan con el programa estatal (SSP) que deben desarrollar los países signatarios y en el Capítulo 4 figuran disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional (SMS) para los proveedores y explotadores de servicios aeronáuticos. Atento a ello, el fin del SSP es formar un marco de trabajo y gestión de la seguridad operacional integrado y de ese modo, facilitar la implementación y vigilancia eficaz del SMS. El alcance del sistema puede llegar a incluir indirectamente otras actividades institucionales que sirven de respaldo al desarrollo operacional.
- E.** Los proveedores de servicios que bajo autoridad estatal se encuentran obligados a implantar un sistema de seguridad operacional (SMS) para la operación segura de las aeronaves, resultan básicamente: **a)** organizaciones de instrucción reconocidas, de conformidad con el Anexo 1, que están expuestas a riesgos de seguridad operacional relacionados con las operaciones de aeronave; **b)** explotadores de aviones o helicópteros autorizados para llevar a cabo actividades de transporte aéreo comercial internacional, de conformidad con el Anexo 6, Parte I, o Parte III, Sección II, respectivamente; **c)** organismos de mantenimiento reconocidos que ofrecen servicios a los explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial internacional, de

conformidad con el Anexo 6, Parte I, o Parte II I, Sección II, respectivamente; **d)** organizaciones responsables del diseño de tipo o de la fabricación de aeronaves, de conformidad con el Anexo 8; **e)** proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATS), de conformidad con el Anexo 11; **f)** explotadores de aeródromos certificados, de conformidad con el Anexo 14. **g)** explotadores de la aviación general internacional.

**F.** El nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional será determinado por cada Estado Contratante.

**NOTA:** *Autoridad de Aplicación: ANAC –Departamento de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la UPyCG-*

**91 a 93. RESERVADOS**

**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 3****ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL - ANAC****SECCIÓN 1. ORGANIZACIÓN, FACULTADES Y FUNCIONES.****ÍNDICE:**

- 91. Generalidades.**
- 93. Estructura Orgánica.**
- 95. Unidad de Relaciones Institucionales.**
- 97. Auditoría Interna.**
- 99. Centro de Instrucción Perfeccionamiento y Experimentación. (CIPE).**
- 101. Unidad de Planificación y Control de Gestión.**
- 103. Dirección Nacional de Seguridad Operacional**
- 105. Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea.**
- 107. Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios.**
- 109. Dirección Nacional de Transporte Aéreo.**
- 111. Dirección General Legal, Técnica y Administrativa.**
  
- 113 al 120. Reservados.**

**91. GENERALIDADES**

- A.** La ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, (ANAC), es un organismo descentralizado de la Administración Pública Nacional, dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación. La decisión del Gobierno Nacional para transferir esta actividad, desde el ámbito militar al civil, se ha materializado mediante los actos administrativos siguientes: Decreto de Necesidad y Urgencia No. 239 de 2007, Decreto No. 1.770/07 y el Decreto 92/08. El primero de ellos, en marzo de 2.007, fijó el marco general, los conceptos y lineamientos centrales y la necesidad de programar la transferencia, encomendada a la Unidad Ejecutora de Transferencia, creada por el artículo 2 del mismo. El segundo, en noviembre de 2.007, estableció el Programa General de Transferencia, a



desarrollar por la ANAC, para materializar la transferencia citada en el DNU N° 239/07. El Decreto N° 92, de enero de 2008, efectuó el nombramiento del primer Administrador Nacional de la Aviación Civil.

- B.** Las competencias, funciones y facultades que se asignan a la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL incluyen entre otras, la gestión y desarrollo de la seguridad operacional de los servicios de navegación aérea y aeródromos, la planificación y regulación aeronáutica, el registro de productos aeronáuticos y aeronaves, la capacitación, formación y habilitación del personal aeronáutico, investigación y perfeccionamiento en materia de aviación civil, la prevención e investigación de accidentes de aviación civil y el fortalecimiento de las relaciones internacionales con organismos y entidades rectoras en la materia. Ejercerá como organismo descentralizado, las funciones y competencias establecidas en el Código Aeronáutico (Ley N° 17.285), en la Ley N° 19.030 de Política Aérea; en los Tratados y Acuerdos Internacionales, leyes, decretos y disposiciones que regulan la aeronáutica civil en la REPÚBLICA ARGENTINA. De acuerdo al Decreto 1.770/07 en su artículo 2º. Se detallan las siguientes funciones:

- (1)** Realizar las acciones necesarias competentes a la Autoridad Aeronáutica derivadas del Código Aeronáutico, las Regulaciones Aeronáuticas, Convenios y Acuerdos Internacionales, y demás normativas y disposiciones vigentes, tanto nacionales como internacionales.
- (2)** Ejercer la fiscalización y control de los aeródromos públicos y privados del territorio nacional, los servicios de navegación aérea, las licencias y habilitaciones conferidas, la aeronavegabilidad, las operaciones efectuadas a las aeronaves, el trabajo y transporte aéreo, la explotación de servicios aeronáuticos, el tránsito aéreo y las comunicaciones, la capacitación, formación y entrenamiento del personal de servicios aeronáuticos, las instituciones aerodeportivas (aeroclubes, clubes de planeadores, etc.) que resulten materia de su competencia, las actividades generales de la aviación civil el cumplimiento tanto de la normativa vigente, como de los acuerdos y convenios nacionales e internacionales suscriptos y que se suscriban en el futuro por la REPÚBLICA ARGENTINA.

- (3)** Intervenir en la elaboración de proyectos normativos vinculados a la materia de su competencia, propiciando su revisión y actualización periódica de los reglamentos y procedimientos.
- (4)** Desarrollar un sistema institucional que promueva políticas y planes estratégicos, que regulen el desarrollo y/o el fomento del transporte de la aeronavegación civil, comercial y general.
- (5)** Elaborar y aprobar la planificación a corto, mediano y largo plazo de la aviación civil en materia de servicios aeroportuarios y de seguridad aérea, de servicios de seguridad y fomento a la aviación, de regulación aeronáutica, de controles, certificaciones, habilitaciones y fiscalizaciones que establezca la normativa vigente, así como también las actividades de gestión interna.
- (6)** Implementar programas y proyectos de diseño relacionados con la construcción y el adecuado mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria nacional.
- (7)** Intervenir en el otorgamiento, resolución y rescisión de concesiones y autorizaciones de servicios de transporte aerocomercial, servicios de aeropuertos y de navegación aérea.
- (8)** Ejercer la supervisión de las entidades de instrucción aeronáutica existentes y las que se creen en el futuro, del CENTRO DE INSTRUCCION, PERFECCIONAMIENTO Y EXPERIMENTACION (CIPE) y el INSTITUTO NACIONAL DE AVIACION CIVIL (INAC) para la formación, perfeccionamiento, y capacitación de profesionales, técnicos y especialistas en las disciplinas aeronáuticas y el otorgamiento de los títulos respectivos acordes a la legislación aplicable.
- (9)** Estimular la aeronavegación, dentro de un marco compatible con el normal desarrollo de la vida de la comunidad y de protección del medio ambiente, de los usuarios y consumidores de los servicios aeronáuticos, adoptando las medidas de control necesarias para optimizar la seguridad de los vuelos y aplicando las sanciones correspondientes.

- (10) Disponer la habilitación, fiscalización y registro de licencias y certificaciones del personal de servicios aeronáuticos, de material aeronáutico, de aeronaves, instituciones aerodeportivas (aeroclubes, clubes de planeadores, etc.), operaciones de aeronaves, de aeródromos e infraestructura aeronáutica.
- (11) Administrar y coordinar las acciones y actividades vinculadas con la regulación normativa, la información aeronáutica, la búsqueda y salvamento, el tránsito aéreo y las comunicaciones, los planes y controles de vuelo, los estudios geográficos y la explotación de los servicios aeronáuticos.
- (12) Mantener el registro del material aeronáutico y aeronaves, según la normativa legal correspondiente, así como también asesorar sobre tipos y características del material aeronáutico que incorporen las reparticiones públicas nacionales o provinciales.
- (13) Promover y apoyar las actividades industriales, de investigación y desarrollo de sistemas para el espacio aéreo, las ciencias y técnicas de aplicación a la aeronáutica civil, coordinando a tal efecto su acción con las autoridades o instituciones educativas correspondientes.
- (14) Proteger los derechos de los usuarios y consumidores de los servicios de transporte aerocomercial.
- (15) Representar al Estado Nacional ante los organismos internacionales que tengan por cometido el estudio, desarrollo, coordinación y/o apoyo de las actividades aeronáuticas.
- (16) Recaudar y administrar las tasas por servicios de tránsito aéreo y aplicar multas por faltas al Código Aeronáutico y a las normas vigentes sobre faltas e infracciones, quedando sujeta al control de los organismos competentes del Gobierno Nacional. Dichos recursos serán asignados inicialmente al presupuesto de la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC) para financiar su funcionamiento.

(17) Asumir las responsabilidades para la REPUBLICA ARGENTINA derivadas del CONVENIO sobre AVIACION CIVIL INTERNACIONAL de fecha 7 de diciembre de 1944, ratificado por Ley Nº 13.891/47.

(18) Propiciar el sistema de selección para la cobertura de los cargos de primer nivel operativo e inferiores del personal para su aprobación por parte del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION.

### **93. ESTRUCTURA ORGÁNICA**

**A.** La Administración Nacional de Aviación Civil está integrada por:

**(1)** Administración Nacional:

- (a) Unidad de Relaciones Institucionales.
- (b) Auditoría Interna.
- (c) Centro de Instrucción Perfeccionamiento y Experimentación. (CIPE).
- (d) Unidad de Planificación y Control de Gestión.
- (e) Dirección Nacional de Seguridad Operacional
- (f) Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea.
- (g) Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios.
- (h) Dirección Nacional de Transporte Aéreo.
- (i) Dirección General Legal, Técnica y Administrativa.

### **95. UNIDAD DE RELACIONES INSTITUCIONALES.**

La Unidad de Relaciones Institucionales (URI) resulta el área encargada de asistir a la Administración en relación a los trámites administrativos originados en la correspondencia dirigida a la misma por cualquier vía o canal de comunicación. Interviene en lo concerniente a ceremonial, protocolo y relaciones con otras instituciones de orden público o privado, nacionales o internacionales, requiriendo de las dependencias correspondientes la colaboración necesaria para el cumplimiento de sus funciones. En el mismo orden tiene la función primaria de coordinar y satisfacer las demandas de índole comunicacional generadas por los medios de prensa y difusión.

### **97. AUDITORIA INTERNA.**

Esta área tiene como misión verificar el mantenimiento de un adecuado sistema de control interno, basada en pautas de economía, eficiencia y legalidad administrativa por parte de todas las áreas de la organización que conduzca al desarrollo de sus estructuras y fortalecimiento de las actitudes de los miembros hacia sus deberes ineludibles.

### **99. CENTRO DE INSTRUCCIÓN PERFECCIONAMIENTO Y EXPERIMENTACIÓN. (CIPE)**

El Centro de Instrucción Perfeccionamiento y Experimentación perteneciente a la ANAC, tiene como responsabilidad y función primordial, satisfacer las necesidades de capacitación en materia de seguridad y protección en la aviación. Con tal objeto, diseña e implementa cursos que impactan en las actividades de la industria aeronáutica y la actividad aérea en su totalidad, con especial énfasis en temáticas relacionadas con la seguridad, transporte, servicios de navegación, aeródromos, etc.

### **101. UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN.**

La Unidad de Planificación y Control de Gestión, resulta el área destinada a prestar asesoramiento para la realización del fin institucional de la Administración mediante el aumento constante en cantidad y extensión del proceso de reestructuración y modernización implementado y del modelo de desarrollo que los organismos actuales requieren. Diseña, elabora y actualiza las normas objetivos, estrategias y políticas de desarrollo de la aviación civil a nivel nacional, proponiendo recomendaciones, planes y proyectos de mejora para el fortalecimiento de todos los sectores implicados.

### **103. DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL.**

RESPONSABILIDAD PRIMARIA:

- A.** Regular, controlar y certificar la operación y la aeronavegabilidad de las aeronaves civiles, fiscalizar, otorgar y convalidar licencias y habilitaciones al personal aeronáutico.
- B.** Formular la reglamentación aeronáutica para cautelar la seguridad del vuelo, cumplir y hacer cumplir las normas internacionales que emiten los organismos reguladores internacionales.

## ACCIONES

- A.** Fiscalizar las actividades de la aviación civil para garantizar la seguridad de vuelo, dictar normas y procedimientos para que las empresas regulen su actividad.
- B.** Realizar una adecuada certificación de los transportadores aéreos, las organizaciones de mantenimiento y del personal aeronáutico.
- C.** Elaborar el programa anual de vigilancia de seguridad de vuelo y operacional, operación de aeronaves y aeronavegabilidad, y en el otorgamiento de licencias al personal.
- D.** Elaborar y difundir la reglamentación de aplicación a la operación de aeronaves, aeronavegabilidad, trabajo y transporte aéreo, licencias al personal aeronáutico, certificación médica aeronáutica e instrucción.
- E.** Realizar la evaluación del personal aeronáutico en todas las especialidades, renovando periódicamente los medios de evaluación, y analizando los métodos de instrucción aeronáutica aplicados, para lograr el fortalecimiento en la capacitación a nivel nacional.
- F.** Llevar el registro de las licencias y certificados de competencia y/o habilitaciones del personal aeronáutico.
- G.** Controlar que los operadores aéreos, organizaciones de mantenimiento, centros de instrucción, cumplan con todas las normas, procedimientos y especificaciones que regulen su actividad.
- H.** Inspeccionar las aeronaves de matrícula argentina para establecer su condición aeronavegable y aprobar el otorgamiento, renovación y convalidación de certificados de aeronavegabilidad nacional y/o extranjera.
- I.** Homologar y aprobar los productos aeronáuticos, habilitando y vigilando los talleres de mantenimiento de aeronaves.

**105. DIRECCIÓN NACIONAL DE INSPECCION DE NAVEGACIÓN AÉREA.**

## SECCIÓN 1. 8

## RESPONSABILIDAD PRIMARIA.

- A.** Regular e inspeccionar los Servicios de Navegación Aérea establecidos en el país y asegurar que los mismos sean suministrados a los usuarios, con el más alto grado de eficiencia técnica y operativa acorde con normas y regulaciones nacionales e internacionales en vigencia.
- B.** Inspeccionar el accionar de las Delegaciones regionales.

## ACCIONES

- A.** Inspeccionar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de servicios de navegación aérea y aeródromos.
- B.** Fiscalizar la circulación aérea y utilización del espacio aéreo en sus áreas de jurisdicción.
- C.** Participar en la publicación y difusión de reglamentos, normas, procedimientos, cartografía e información aeronáutica de aplicación.
- D.** Inspeccionar los servicios de apoyo para dar protección a los vuelos en toda la jurisdicción nacional y en el medio internacional de acuerdo a los convenios vigentes.
- E.** Planificar y coordinar las necesidades, métodos y sistemas concurrentes a la prestación de los servicios.
- F.** Fiscalizar permisos de sobrevuelos del territorio nacional y en los espacios aéreos de jurisdicción supervisando su realización.
- G.** Establecer y supervisar el cumplimiento de las normas correspondientes a las limitaciones aeronáuticas al dominio.
- H.** Fiscalizar el Banco de Datos (SCD) con los registros de estado de aeródromos, radioayudas, NOTAM y Cartas Aeronáuticas.

- I. Controlar e inspeccionar el funcionamiento adecuado de los servicios de navegación aérea, personal responsable, equipamiento e infraestructura que formen parte de estos servicios.
- J. Proponer proyectos de regulación en materia de servicios de navegación aérea y aeródromos.
- K. Participar en el control y aplicación de sanciones por las violaciones o infracciones a las normas y reglamentos relacionados con los Servicios de Navegación Aérea.
- L. Fiscalizar el cumplimiento de normas reglamentarias en la aplicación de los servicios de Tránsito Aéreo, Comunicaciones, Navegación y Vigilancia, Información Aeronáutica y Aeródromos, así como las normas reglamentarias referentes a la temática.
- M. Gestionar de forma mancomunada las actividades vinculadas y relacionadas con la DIRECCION NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL y la DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS.

## **107. DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS**

### **RESPONSABILIDAD PRIMARIA**

- A. Certificar los aeropuertos y aeródromos del país de acuerdo a las normas nacionales e internacionales vigentes; proveer servicios aeroportuarios en los aeródromos de administración pública y privada que lo requieran de la ANAC, aprobar los planes maestros de los aeropuertos y aeródromos y las modificaciones a la infraestructura aeroportuaria.
- B. Regular, controlar y certificar los niveles de seguridad aeroportuaria requeridos y existentes, en el los aeropuertos del país de acuerdo a lo que establece el Anexo 17 de la OACI.

### **ACCIONES**



## SECCIÓN 1. 10

- A.** Controlar y fiscalizar los aeródromos públicos y privados, para que se cumplan las normas nacionales e internacionales que rigen la actividad.
- B.** Elaborar y codificar los terrenos en los cuales se construyan aeropuertos civiles, autorizar sus construcciones, ampliaciones y /o modificaciones cualquiera sea el régimen de explotación de éstos y clasificarlos de acuerdo a su uso.
- C.** Ordenar la ejecución de, y participar en los ejercicios de práctica de los Planes de Emergencia y Seguridad, estableciendo el Plan de Acción que obligue a los operadores a corregir las imperfecciones.
- D.** Establecer las normas y procedimientos técnicos requeridos para administrar, operar, conservar y mantener los aeródromos no concesionados, controlar su cumplimiento y coordinar dichas acciones con el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), cuando se trate del Sistema Nacional de Aeropuertos.
- E.** Establecer las normas para la formulación por parte de los aeródromos de los Manuales de Seguridad Aeroportuaria, Manuales de Operación Aeroportuaria, Planes de Emergencias Aeroportuarias y Programas de Mantenimiento Mayor y Conservación Rutinaria, controlar su cumplimiento y coordinar dichas acciones con el ORSNA, cuando se trate del Sistema Nacional de Aeropuertos.
- F.** Proponer las bases para el cálculo de tasas aeroportuarias a aplicar, utilizando una metodología de asignación de costos que permitan evaluar su racionalidad y velando por el autofinanciamiento de la gestión.
- G.** Participar en la formulación de Planes y Programas de infraestructura aeroportuaria coordinando dichas acciones con el ORSNA, cuando se trate del Sistema Nacional de Aeropuertos.
- H.** Intervenir en las deliberaciones de los organismos internacionales con atribuciones en materias aeroportuarias y en la celebración de los acuerdos respectivos.

- I. Ejercer la Jefatura de todos los aeropuertos y aeródromos del país donde se realicen operaciones de transporte aéreo comercial, ejerciendo la coordinación y mando de los Comités de Facilitación, Seguridad y Emergencia.
- J. Participar en la determinación de los requerimientos mínimos exigidos a los aeródromos para postular su ingreso al Sistema Nacional de Aeropuertos.
- K. Participar en la contratación con terceros de la prestación de aquellos servicios que estime necesarios o convenientes, para el acabado cumplimiento de sus objetivos.
- L. Participar en la contratación de servicios de control y vigilancia de los aeródromos no concesionados.
- M. En cumplimiento de su misión, la ANAC, tendrá derecho al acceso a todas las instalaciones aeroportuarias, a efectos de investigar cualquier amenaza real o potencial a la seguridad y conveniencia públicas, en la medida en que obstaculice la aplicación de normas específicas.

## **109. DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO.**

### **RESPONSABILIDAD PRIMARIA**

- A. Administrar el Sistema de Transporte Aéreo, mediante la regulación y control de la explotación de los servicios aerocomerciales, en concordancia con las políticas, leyes y reglamentos establecidos, para promover un desarrollo seguro y armónico del sector, resguardando los principios de fluidez, eficiencia y economía.
- B. Estimular el crecimiento del transporte aéreo mediante el uso óptimo de derechos y el aprovechamiento razonable y competitivo de los medios de transporte aéreo en beneficio de los usuarios.

### **ACCIONES**

## SECCIÓN 1. 12

- A.** Intervenir en la elaboración, ejecución y control de las políticas, planes y programas referidos al transporte aerocomercial, de cabotaje e internacional.
- B.** Negociar los acuerdos internacionales en materia de transporte aéreo, bajo criterios de reciprocidad efectiva y mercados equivalentes, promoviendo la equidad, transparencia y la búsqueda de beneficios mutuos entre los países, que fortalezcan a las aerolíneas nacionales, tomando en cuenta las tendencias internacionales de la industria.
- C.** Otorgar derechos de tráfico, nacionales e internacionales, a los operadores argentinos en forma no discriminatoria y con total transparencia.
- D.** Participar en forma activa en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), así como también en otros foros, en temas relativos al transporte aerocomercial.
- E.** Apoyar el fortalecimiento de la red aeroportuaria, facilitando la vinculación del sector aéreo en el desarrollo de un sistema de interconexión modal de transporte, que induzca el establecimiento de relaciones comerciales entre prestadores de servicios de distintos modos de transporte, que fomente esquemas de productividad y competitividad en los servicios que se ofrecen.
- F.** Promover el fortalecimiento de la aviación nacional y su capacidad competitiva internacional, para que tenga cobertura regional más amplia y que sea accesible a un número mayor de argentinos.
- G.** Apoyar y evaluar proyectos económicos y financieros que permitan mantener la productividad y el desarrollo de la industria del transporte aéreo de manera integral, así como aquellos que permitan la participación privada y social, incluidos los sindicatos.
- H.** Incentivar una relación armónica entre los concesionarios aeroportuarios y las líneas aéreas, que tenga como referencia la regulación económica a la cual están sujetos los aeropuertos concesionados, incluyendo tarifas, costos y los niveles de inversión comprometidos, en beneficio de la actividad y de los usuarios.

- I. Promover acuerdos que impulsen una mayor participación de empresas de aviación regional en el mercado nacional, facilitando su operación y generando sinergias con la aviación troncal, para así contribuir al desarrollo de nuevos servicios de transporte aéreo hacia y desde los países de la región.
- J. Facilitar la operación del transporte aéreo a través de los mecanismos de coordinación que lo permitan y mantener expeditos los trámites para evitar la redundancia en los requisitos y promover esquemas de ventanilla única en los procesos que deben realizar los concesionarios, permisionarios y operadores ante la Administración Nacional de Aviación Civil, en un proceso permanente de transparencia y simplificación.
- K. Controlar y fiscalizar los servicios de transporte aerocomerciales de conformidad con la normatividad vigente y con las políticas que al efecto establezca la Administración Nacional de Aviación Civil.

#### **111. DIRECCIÓN GENERAL LEGAL TECNICA Y ADMINISTRATIVA.**

##### RESPONSABILIDAD PRIMARIA

- A. Proveer a la institución, por intermedio de una adecuada y eficiente administración de los recursos humanos, materiales, financieros y tecnológicos requeridos para el funcionamiento de todas las unidades operativas y administrativas en forma oportuna, con calidad óptima, y a costos razonables. Mantener un sistema financiero y de control presupuestario adecuado a las necesidades de la institución.
- B. Asesorar legalmente al Administrador Nacional interviniendo en los procesos administrativos con carácter vinculante para asegurar la legalidad de la gestión administrativa de la Institución.
- C. Velar por la normativa vigente nacional e internacional y la fiscalización del cumplimiento de acuerdo a su competencia las decisiones adoptadas en su aplicación en la República Argentina.
- D. Representar y ejercer el patrocinio de la ANAC en todas las instancias judiciales u organismos jurisdiccionales o administrativos nacionales, provinciales y municipales por

delegación del Estado Nacional en asuntos de su competencia. Entender en la aplicación y ejecución de faltas e infracciones al Código Aeronáutico y sus normas reglamentarias.

- E.** Mantener el Registro Nacional de Aeronaves según lo estipulado en el Código Aeronáutico, las normas establecidas en el reglamento y disposiciones complementarias

## ACCIONES

- A.** Planificar, organizar, dirigir, ejecutar, controlar, evaluar y supervisar los procesos de administración de personal, presupuesto, contabilidad, tesorería y logística.
- B.** Formular, ejecutar evaluar y controlar el presupuesto y los estados financieros de la institución, así como dictar las medidas necesarias que permitan mantener una eficiente programación y administración de los fondos.
- C.** Informar mensualmente o cuando las circunstancias lo requieran al Administrador Nacional de la Aviación Civil, sobre los resultados obtenidos en la ejecución presupuestaria y los estados financieros, recomendando las medidas que se deben tomar al respecto.
- D.** Convocar las licitaciones y realizar las contrataciones que la institución requiera, de conformidad con los procedimientos y normas legales que regulen estos sistemas y velar por su cumplimiento a nivel de toda la organización.
- E.** Coordinar y controlar el almacenamiento y distribución de todos los suministros requeridos en la organización, así como facilitar los servicios generales, de telecomunicaciones, maestranza, vigilancia y seguridad, entre otros.
- F.** Elaborar y controlar el inventario de los activos fijos propiedad de la institución, realizando periódicamente el inventario de los mismos. Gestionar las actividades de la Mesa de Entradas de expedientes ingresados a la ANAC, manteniendo el registro de los actos administrativos del organismo y administrar el archivo de la documentación.

- G.** Realizar las actividades vinculadas con el servicio jurídico permanente del Organismo, la instrucción de sumarios administrativos, la asesoría jurídica y la representación legal. Asesorar a todas las Áreas Técnicas Operativas de la ANAC, coadyuvando en la formulación de Normas y Procedimientos operativos y supervisar la adopción de las normas internacionales.
- H.** Participar en las licitaciones y contrataciones, así como también en la elaboración, modificación y rescisión de los contratos de cualquier naturaleza celebrada o a celebrarse.
- I.** Coordinar y supervisar la instrucción de los sumarios administrativos y las informaciones sumarias ordenadas por autoridad competente de acuerdo con la normativa vigente.
- J.** Aplicar los procedimientos adecuados en la inscripción en los libros respectivos y las autorizaciones legales para el funcionamiento de escuelas, y clubes dedicados a la actividad aeronáutica civil. (aeroclub, club de planeadores, club de paracaidismo, etc.).
- K.** Certificar los actos jurídicos relativos a las aeronaves y empresas aeronáuticas en general de acuerdo a las normas y disposiciones aeronáuticas nacionales e internacionales. Llevar el Registro Nacional de aeronaves cumpliendo todas las funciones inherentes al control ordenado, confiable y oportuno de las aeronaves de matrícula nacional. Otorgar la matrícula nacional a las aeronaves que reúnen las condiciones estipuladas en el Código Aeronáutico, las normas establecidas en el reglamento y disposiciones complementarias.
- L.** Aplicar las sanciones previstas en la normativa vigente. .Representar a la ANAC en actuaciones oficiales, en la que sea parte interesada el Estado Nacional, a través de la ANAC.
- M.** Asesorar al Administrador en los aspectos jurídicos y legales, en todas las negociaciones de la Jurisdicción, nacionales e internacionales, ya sean bilaterales o multilaterales. Intervenir y refrendar previamente a la decisión del Administrador los actos administrativos de contenido técnico-jurídico, que dicte por aplicación de las normas legales y reglamentos correspondientes.

**113. al 123. RESERVADOS**

**PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 3****ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL - ANAC****SECCIÓN 2. DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL - DNSO****ÍNDICE:**

- 121. Estructura.**
- 123. Dirección de Operación de Aeronaves (DOA)**
- 125. Dirección de Licencias al Personal (DLP)**
- 127. Dirección de Aeronavegabilidad (DA)**
- 128. Reservados.**

**121. ESTRUCTURA**

Orgánicamente, la Dirección Nacional de Seguridad Operacional está integrada por las siguientes dependencias:

- A. Dirección de Operación de Aeronaves.**
- B. Dirección de Licencias al Personal.**
- C. Dirección de Aeronavegabilidad.**

**123. DIRECCIÓN DE OPERACIÓN DE AERONAVES (DOA)****ACCIONES**

- A. Habilitar y fiscalizar las empresas destinadas a Transporte Aéreo y Trabajo Aéreo en todos los alcances que establece el Código Aeronáutico (Ley 17.285), fijando las normas operativas y administrativas que regulan la operación aérea de las mismas, efectuar toda otra tarea que tienda al desarrollo de entidades aerodeportivas y de la aviación civil general y organismos oficiales que operen aeronaves en función oficial, a fin de contribuir a la Seguridad Operacional de la Aviación Civil Nacional e Internacional.**



- B.** Conducir el proceso de certificación y proponer la emisión de Certificados de Explotador de Servicios Aéreos para las Empresas de Transporte Aéreo y de Servicios de Rampa.
- C.** Proponer modificación o actualización de toda norma, reglamentación o procedimiento que rija la actividad del transporte aéreo y de los servicios de rampa.
- D.** Controlar el cumplimiento de los requisitos para otorgar las “certificaciones especiales” que soliciten los operadores.
- E.** Proponer la certificación de las empresas de Trabajo Aéreo y entender en todo lo referente a la normativa vigente, Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) y Decreto 2836/71, fiscalizando las actividades de Trabajo Aéreo.
- F.** Entender en todo lo referente a habilitación, supervisión y registro de las Escuelas de Vuelo, Instituciones Aerodeportivas y Organismos Oficiales que operen aeronaves en función oficial, de acuerdo a las normas y reglamentaciones vigentes.
- G.** Planificar la capacitación inicial y recurrente de todo el personal de Inspectores Gubernamentales Operativos de la Dirección de Operación de Aeronaves y coordinar las inspecciones solicitadas por las empresas de transporte aéreo, organismos oficiales, escuelas de vuelos e instituciones aerodeportivas.
- H.** Realizar la asistencia y el fomento a las escuelas de vuelo en todo el territorio del país, autorizadas para ofrecer instrucción aeronáutica.
- I.** Analizar, desarrollar y proponer toda modificación a las normas, reglamentaciones, disposiciones y procedimientos que rigen la actividad aérea, con el objeto de acompañar la evolución y desarrollo de la aeronáutica civil.
- J.** Evaluar y elevar la solicitud de aplicación de acciones punibles a que dieran lugar las infracciones aeronáuticas de acuerdo a lo establecido en el Decreto N° 2352/83.
- K.** Elaborar el proyecto anual del Plan de Vigilancia de Seguridad Operacional y el proyecto de presupuesto anual que sustenta a dicho plan.

- L. Conducir las acciones tendientes a la identificación de los peligros para la actividad aérea y evaluar sus consecuencias a fin de mitigar y/o eliminar los riesgos que amenazan las actividades en el ámbito de la aviación civil, a fin de mantener la Seguridad Operacional en un nivel aceptable.

## **125. DIRECCIÓN DE LICENCIAS AL PERSONAL.**

### **ACCIONES**

- A. Extender y registrar las licencias y certificados de competencia al personal aeronáutico según lo establecido en las regulaciones vigentes.
- B. Mantener actualizados, en forma permanente, los archivos (informáticos y legajos) del personal aeronáutico.
- C. Intervenir en lo referente a las normas, reglamentaciones, disposiciones y procedimientos que rigen la habilitación y registro de las personas que realizan funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves, conforme a lo establecido por las disposiciones vigentes, coordinando con la Dirección Nacional de Seguridad Operacional y la Dirección de Aeronavegabilidad para su informatización y/o publicación.
- D. Intervenir en toda consulta ó informe vinculado con la habilitación y registro del personal aeronáutico, por parte de entes nacionales, provinciales ó privados.
- E. Confeccionar y actualizar los planes de instrucción y exigencias a cumplir por los Centros de Instrucción y Entrenamiento de Aviación Civil (CIAC/CEAC) y promover a la adecuación de las Escuelas de Instrucción y Perfeccionamiento Aeronáutico (EIPAS), conforme las disposiciones emergentes en las RACC Parte 141, 142 y 147, para la obtención y otorgamiento de certificados de idoneidad aeronáutica en el orden nacional, vinculada con la Seguridad Operacional de la Aviación Civil.
- F. Habilitar, registrar y fiscalizar el cumplimiento de los requisitos y procedimientos aplicables en los centros de capacitación, instrucción y entrenamiento CIACs y CEACs, conforme las RAAC y normativa particular en la materia.

## SECCIÓN 2. 4

- G.** Confeccionar, actualizar y fiscalizar el cumplimiento de requisitos, planes y programas de instrucción existentes.
- H.** Elaborar y ejecutar los exámenes finales de conocimientos aeronáuticos, de los cursos de instrucción que se especifiquen para cada licencia, certificado de competencia y/o habilitación aeronáutica.
- I.** Efectuar las coordinaciones necesarias a nivel nacional, provincial o municipal para permitir el cumplimiento de los requisitos exigidos para la obtención de certificados de idoneidad aeronáutica.
- J.** Asesorar, proponer y coordinar con la Dirección de Operación de Aeronaves y la Dirección de Aeronavegabilidad en lo referente a normas y reglamentaciones, que rigen las actividades de escuelas de instrucción teóricas y prácticas.
- K.** Determinar las exigencias psicofisiológicas que debe satisfacer el personal afectado a la actividad aeronáutica.

**127. DIRECCION DE AERONAVEGABILIDAD****ACCIONES**

- A.** Proponer al Director Nacional de Seguridad Operacional el planeamiento anual de actividades y el correspondiente al mediano y largo plazo y supervisar su ejecución y desarrollo
- B.** Adoptar disposiciones para el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad impuestos por el Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y sus Anexos Técnicos.
- C.** Otorgar Certificados de Tipo y de Producción para aeronaves, motores y hélices y autorizar la producción de productos aeronáuticos según Órdenes Técnicas Estándar (OTE), aprobaciones de fabricación de partes y aprobaciones de campo.
- D.** Expedir y convalidar los Certificados de Aeronavegabilidad.

- E.** Ejercer vigilancia sobre el mantenimiento de las condiciones de aeronavegabilidad de las aeronaves.
- F.** Emitir advertencias, Directivas de Aeronavegabilidad (DA/AD) y generar o adoptar toda medida que se juzgue apropiada u oportuna para la corrección de condiciones inseguras de un producto aeronáutico.
- G.** Autorizar técnicamente la utilización de aeronaves en servicios de transporte y trabajo aéreo.
- H.** Otorgar habilitaciones o permisos a organizaciones técnicas para la ejecución de actividades aeronáuticas de superficie y vigilar sus procedimientos y actividades.
- I.** Ejercer vigilancia sobre las personas que ejercen actividades aeronáuticas de superficie.
- J.** Dar cumplimiento a la legislación en materia de ejercicio profesional en jurisdicción nacional.
- K.** Aplicar sanciones por contravención a los reglamentos de su competencia.
- L.** Procurar una constante coordinación con el resto de las Direcciones que conforman la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO) y, de corresponder, con todos los organismos que conforman la ANAC.
- M.** Procurar una adecuada comunicación con la OACI y las administraciones de Aviación Civil extranjeras en lo referente a cuestiones de orden técnico y administrativo.
- N.** Asistir al Director Nacional de Seguridad Operacional en la coordinación de los proyectos internacionales con los Organismos competentes y en la coordinación y seguimiento de los proyectos que se lleven a cabo a través de Organismos internacionales y Autoridades de Aviación Civil Extranjeras.
- O.** Refrendar cuando correspondiere, los documentos que deba firmar el Director Nacional de Seguridad Operacional.

**128. RESERVADO**

**PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 3****ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL - ANAC****SECCIÓN 3. RESEÑA HISTÓRICA DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA ARGENTINA****ÍNDICE:**

- 129. Origen de la Aviación Argentina**
- 131. Nacimiento de la Aeronáutica Argentina**
- 133. Evolución de los Organismos Aeronáuticos**
- 135. Aviación Civil: El Estado Argentino y la Actividad Aeronáutica Civil**
- 137. Aviación Comercial (Origen – 1920-1950)**
- 139. El Correo Aéreo Inicial**
- 141. Aeroposta Argentina**
- 143. Italianos, Ingleses y Alemanes**
- 145. La Transformación**
- 147. La Dirección de Aviación Comercial**
- 149. Aeropuertos**
- 150. a 154. Reservado**

**129. ORIGEN DE LA AVIACIÓN ARGENTINA**

La aviación en nuestro país comenzó como un deporte de pocos, que desafiando la ley de la gravedad, se proponían cruzar el Río de la Plata o la cordillera de Los Andes en globo o avión o establecer nuevos récords aeronáuticos a similitud de lo que se hacía en otros países. La República Argentina es una de las naciones con más larga y fecunda tradición aerospacial, que nacida en los albores del siglo XIX, se desarrolló y consolidó a principios del siglo XX. Como referencia, en el ámbito internacional, en el año de 1783 en Francia nació la actividad aerostática mundial. Los señores Pilatre de Rozier y Francois Laurent sobrevolaron París al mando de un aeróstato Montgolfier de aire caliente, en el primer vuelo aéreo de la historia.

Repasando la historia aeronáutica en nuestro país, encontramos hechos relevantes que años después contribuyeron a la creación de la Escuela de Aviación Militar.

Algunos de ellos fueron:

- 1854 - El Doctor Guillermo Rawson, intentando resolver el problema a un imposible de la navegación aérea, realiza estudios científicos del vuelo de los cóndores y de las aves.
- 1864 - El 24 de junio, el norteamericano Gibbons Wells concreto la primera ascensión aerostática en el país sobre la actual Plaza de Mayo.
- 1866 - Se emplea un globo con objetivos militares durante la Guerra de Triple Alianza contra la República de Paraguay.
- 1887 - El 18 de septiembre, el español Esteban Martínez cruza el Río Uruguay en un globo de aire caliente a la altura de las ciudades de Salto (Uruguay) y Concordia (Argentina), concretando la primera ascensión aerostática que une a dos naciones americanas.
- 1894 - Se publica la primera novela de ciencia-ficción aérea escrita por el argentino Damián Menéndez titulada "La luna habitada, el futuro del hombre".

### **131. NACIMIENTO DE LA AERONÁUTICA ARGENTINA**

Desde mediados del siglo XIX, hasta el año 1907, se vieron pocas ascensiones aerostáticas en el país, todo lo contrario de lo que ocurría en Europa, donde el vuelo en globo era cosa corriente. En Buenos Aires, las primeras ascensiones fueron hechas por extranjeros (Cevallos, Wells, Baraille, Martínez, Sanz, Mayer, Cetti y Valerius) con fines comerciales.

A principios de 1904 llega a Buenos Aires el matrimonio italiano Silimbali. Ellos realizaron varias ascensiones en globo, resultando una aventura prodigiosa y afortunada cuando realizaron un aterrizaje de emergencia sobre el techo de una casa de la Av. Pueyrredón, ante el aplauso del público. El globo que utilizaron se llamaba "El invencible de Forli" y era un Montgolfier.

En marzo de 1904, Antonieta Silimbani ascendió a pesar del mal clima por la insistencia del público, el viento la elevó bruscamente hacia el río cayendo a 500 metros de la costa, falleciendo en el accidente la aeronauta, tragedia que impresionó a la sociedad porteña de entonces.

Una hazaña aérea llevada a cabo en la Navidad de 1907, marca el origen de la aeronáutica argentina, cuando por interés científico y deportivo se produjo la primera ascensión a cargo de dos argentinos: Aarón de Anchorena recién llegado al país, trayendo consigo un esférico de 1200 m<sup>3</sup>, al que bautizara “PAMPERO”, (nombre criollo de uno de nuestros vientos) y el conocido deportista Jorge Alejandro Newbery. Así el “PAMPERO” se elevó desde la Sociedad Sportiva Argentina, ubicada en el barrio de Palermo (hoy, Campo de Polo de Buenos Aires) descendiendo dos horas después en el Departamento uruguayo de Colonia, luego de sobrevolar el Río de la Plata, siendo ellos los primeros argentinos que realizaron una ascensión en su patria.

El triunfo logrado por el “PAMPERO” produjo gran entusiasmo entre los jóvenes. Por este acontecimiento, semanas después, el 13 de enero de 1908 un selecto grupo de idealistas fundaron el Aeroclub Argentino, uno de los primeros del mundo y cuna indiscutida de la aviación civil y militar del país.

A fines de 1909 la Argentina estaba en plenos preparativos para la celebración del Centenario de la Revolución de Mayo; una de las comisiones creadas a tal efecto (Juegos Olímpicos), tenía como Presidente al barón Antonio de Marchi, quien consideraba que no podía faltar entre los espectáculos a llevarse a cabo durante las festividades, el de vuelo a motor.

El barón de Marchi era un distinguido precursor de esta actividad en nuestro medio, fundador de la Sociedad Sportiva Argentina y del Aeroclub Argentino, entre otras distinguidas actuaciones que tuvo.

Con el apoyo oficial y sus gestiones personales, en 1910 comenzaron a llegar al país famosos y reconocidos aviadores extranjeros; el 8 de enero de ese año arribó al país el aviador francés Henri Brégi trayendo consigo dos aviones Voisin equipados con motores de 50 y 60 caballos respectivamente, días después, respondiendo a una invitación del barón de Marchi, lo hizo el piloto italiano Ricardo Ponzelli, trayendo un avión similar al de Brégi Ponzelli se instaló en el Hipódromo de Hurlingham y Brégi en el de Longchamps...”

El italiano Ricardo Ponzelli y el francés Brégi fueron dos destacados pilotos que concretaron el primer vuelo mecánico en territorio argentino y en Sudamérica. La novedosa experiencia repercutió de manera extraordinaria en nuestro pueblo y trajo como lógica consecuencia una amplia aceptación.

Entre las ilustres personalidades que dieron origen a las actividades aerostáticas primero y aéreas después, sobresalió en nuestro país la figura vigorosa del Ingeniero Jorge Alejandro Newbery,



## SECCIÓN 3. 4

primer aviador militar a quien la nación le otorgo los exclusivos títulos de precursor, fundador y benemérito de su aeronáutica civil y militar; así como el Padre de la Patria Aeroespacial, al mérito a sus excepcionales servicios en su corta pero muy productiva vida profesional; Jorge Newbery (nació en 1875 y falleció en 1914). Se graduó de Ingeniero e ingreso a la Marina de Guerra donde obtuvo el grado Capitán de Fragata y contribuyó a la formación de la primera Escuadrilla de Aviones Militares Argentinos. En 1907 realizó una de las primeras ascensiones en globo, dos años después, tripulando el globo "Patriota", desde Buenos Aires hasta la ciudad Brasileña de Bogue, superando los récords mundiales de distancia (541 Km.) y tiempo de vuelo (13 Hs).

Newbery fue el principal artífice de la creación de la Escuela de Militar de Aviación y hasta 1914 estableció varios récords mundiales de altura en avión siendo el mejor de 6.225 mts. Fue Presidente del Aeroclub Argentino hasta su muerte, el 1º de marzo de 1914, en Mendoza en un accidente de aviación, mientras estudiaba la posibilidad de cruzar la Cordillera de los Andes por vía aérea.

Comenzaron a surgir los primeros aviadores argentinos así fue que en 1910, la Comisión de Festejos del Centenario, solicitó al Aeroclub Argentino la organización de un festival de aviación, para lo cual debería contarse con un aeródromo. La elección del terreno, recae en la propiedad de la firma Fiorito Hermanos, en el bajo Lugano, llamado Valle del Riachuelo. El Aeródromo Villa Lugano, fue inaugurado oficialmente el 23 de marzo de 1910, con un vuelo de Emilio Eugenio Aubrun, que da comienzo a la llamada "Quincena de la Aviación". El público se mostró deslumbrado ante los Voisin, Farman y Bleriot, aviones que alcanzaban la prodigiosa velocidad de 60 kilómetros por hora; cabe acotar que antes de la inauguración del aeródromo, el 5 de marzo de 1910, Aubrun efectúa con un Bleriot X, el primer despegue, luego el 11 de marzo lo hace Henry Piquet (el primer aviador que transportó correo en el mundo) al mando de un Voisin.

Había que tener en cuenta que llegar al "Campo de Aviación" era una odisea y para evitar traslados inútiles, se determinó un sistema de señalización con banderas para indicar a los interesados si había o no actividad aérea en el campo de Lugano. Las banderas se colocaban en las Plazas Once y Flores. Cuando la bandera era de color rojo, significaba que ese día se realizaban vuelos. La bandera blanca, indicaba que era dudosa la actividad y la azul que los vuelos estaban suspendidos.

A Jorge Newbery y Carlos Goffre los instruye Emilio Aubrún, a Juan Carlos Roth y a Florencio Parravicini los instruye Henry Béguí. Por su parte, Alfred Valletón instruyó a su compatriota Francisco Herman Hentsch. Los alumnos recibieron sus brevets en junio de ese año. Aprendieron

a volar allí también Fels, Eusebione y Amalia Figueredo, quien fue la primera piloto argentina, nacida el 18 de febrero de 1895 (la cual recibe el primer brevet de aviadora militar).

Aubrún efectuó el primer vuelo nocturno del país (para reconocer la pista se colocaron recipientes con querosén, dos en la cabecera y uno al final de la misma) decolando su máquina desde el aeródromo de Lugano el 13 de marzo de 1910, aterrizando a dos kilómetros de la estación Tapiales, regresando a Lugano sin novedad.

El francés Paul Castaibert que desarrollaba su actividad cerca de los campos de Lugano, y que por inventiva y conocimientos de mecánica, comenzó a construir máquinas voladoras y por ende se distingue como precursor de la industria aeronáutica argentina.

Su historia como constructor de aviones se inicia reparando los motores de máquinas voladoras. Su primer aparato lo llamó Caistaibert N° 1. La máquina nunca llegó a despegar y efectuar un vuelo pero esto no lo desanimó. Tenaz y perseverante construyó el segundo aparato que sí logró volar. Luego construyó el Caistaibert N° 3 y obtuvo su brevet; Se puede decir que Caistaibert voló el primer hidroavión en la Argentina, ya que a una de sus máquinas le agregó unos flotadores de madera de su invención y operó desde Villa Lugano.

Fabricó sus primeros aviones con materiales nacionales, que también fueron vendidos a otros países, por lo que la industria "Luganense" trascendió las fronteras argentinas. La República Oriental del Uruguay contó con estas aeronaves en el momento de la creación de su Escuela de Aviación.

Con el correr del tiempo, el entusiasmo por la nueva actividad atrajo numerosos jóvenes que deseaban aprender a volar en los "más pesados que el aire" (Jorge Newbery, Amalia Figueredo, Eduardo Olivero y otros).

Con todo lo atesorado hasta entonces, el 08 de septiembre de 1912, la Escuela Militar de Aviación inaugura sus actividades en los campos de "El Palomar" (Pcia. de Bs. As.) y la Comisión Técnica preparo los reglamentos y los planes de estudio el 14 de septiembre de 1912, por Decreto se aprobó en forma provisoria la Reglamentación de la Escuela Militar de Aviación, el artículo 3º, establecía que la Dirección Técnica estaría a cargo de una comisión integrada por el Presidente del Aeroclub Argentino Jorge A. Newbery, y tres miembros de su Comisión Directiva, el Director Militar y dos Jefes designados por el Ministerio de Guerra que fueron el Teniente Coronel Martín J. López y el Coronel Enrique C. Mosconi.

Entre la creación y el comienzo del primer curso oficial, el adiestramiento aéreo en la Escuela Militar de Aviación estuvo a cargo del Instructor Paillette. El Director Jorge Newbery mantenía un regular adiestramiento de vuelo y el Ingeniero Mascias continuaba el aprendizaje. Al mismo tiempo, en las horas que les dejaba libres sus destinos, volaban los alumnos y habían tomado lección de pilotaje anteriormente: Teniente Raúl Goubat, Teniente de Fragata Melchor Escola, Teniente Alfredo Agnete y Subteniente F. Origone...”

El 19 de septiembre de 1912, el Ministro de Guerra resolvió llamar a Jefes y Oficiales del Ejército que desearan asistir a los Cursos de la Escuela Militar de Aviación. Los cursos se reanudaron el 4 de noviembre del 1913.

Al fallecer Jorge Newbery (01/03/1914), la Escuela continuo trabajado normalmente. Desde 1914 hasta 1918 egresaron quince oficiales con el título de Aviador Militar y diez Suboficiales con el título de Conductor de Avión. Por entonces la cantidad de pilotos era de cincuenta.

Las hazañas de los Pilotos más destacados fueron abundantes y llamativas. No obstante, de la reciente Primera Guerra Mundial, aun no había información suficientemente y precisa acerca de las ventajas operativas que podían obtenerse empleando maquinas aéreas de tan reducida capacidad.

Terminada la “Gran Guerra”, se comprende que existe la necesidad de encuadrar los efectivos que egresaban de la Escuela dentro de la estructura militar. Por iniciativa del Coronel Enrique Mosconi, Inspector de Ingenieros, las autoridades crearon el Servicio Aeronáutico del Ejército (Año 1919). Mas por afinidad que por especialidad, este nuevo servicio técnico dependió de la Dirección General de Ingenieros del Ejército; de éste nuevo Servicio dependían la Escuela Militar de Aviación, el Grupo N° 1 de Aviación, los Talleres, el Parque del Material Aeronáutico y el Departamento Líneas Aéreas y Movilización (Área que se encargaría de los aeródromos, de rutas aéreas que por entonces no existían y el Servicio Meteorológico).

El Servicio Aeronáutico del Ejército funcionó en el Palomar hasta 1926, que fue trasladado a un campo de Morón.

Mientras tanto en el año 1922 se desactiva la Escuela Militar de Aviación, quedando el Grupo 1 de Aviación a cargo de sus funciones, en los campos de El Palomar.

Por otra parte el aeródromo “Lugano” permaneció activo hasta 1934, el periodista Juan José De Soiza Reilly, en un artículo publicado en una revista llamada Caras y Caretas del 10 de enero de 1931, lo bautizó “Nido de Cóndores”.

Actualmente se recuerda y homenajea al primer aeródromo del país, en la plazoleta ubicada en la intersección de la Avenida Francisco Fernández de la Cruz y Larrazabal, cuyo nombre es “Aeronáutica Argentina”. En octubre y noviembre del 2001, la plazoleta fue remodelada y el 30 de noviembre fue emplazado allí el Mirage III C, matrícula 706, cedido por la Fuerza Aérea Argentina a la Asociación Civil “República de Lugano” y por ésta a la Ciudad de Buenos Aires. Todo un orgullo para el barrio que fue la cuna de Aeronáutica Argentina.

Se debe considerar que la implementación del Servicio Aeronáutico del Ejército estaba llamada a ser la herramienta que fomentaría las actividades aeronáuticas en el país. Sin embargo la ausencia de un presupuesto sostenido produjo incertidumbres.

En marzo de 1926 (1° de marzo), de un campo de Ejército en Morón, tomó posesión el Servicio Aeronáutico, destinándolo para la actividad aeronáutica, el cual fue luego conocido como Aeródromo Presidente Rivadavia que siendo un “campo parejo” se convirtió en pista de aterrizaje para pilotos y alumnos civiles o militares que practicaban fuera de El Palomar, transformándose por último en aeródromo internacional, de acuerdo a las exigencias de las empresas aerocomerciales, especialmente las estadounidenses, como Panagra y Panair que edificaron allí sus instalaciones. Panagra suministraba servicios a los vuelos aerocomerciales facturándolos, se ampliaron las instalaciones para la recepción y comodidades para los pasajeros, se asfaltó 600 metros de largo por 30 de ancho, para la seguridad de las aeronaves”...

A partir de estos pioneros de la Aviación Civil, se continuó con modestos progresos. La misma tuvo un desarrollo continuado y progresivo hasta nuestros días.

### **133. EVOLUCIÓN DE LOS ORGANISMOS AERONÁUTICOS**

Analizando el desarrollo de la Aeronáutica nos remontamos a la creación de la Escuela Militar de Aviación que, como se dijo en párrafos anteriores, nacida gracias a la iniciativa de ciudadanos ilustres, cabe destacar que entre ellos estaba el Mayor D. Arturo P. Luisoni que lanzó la idea de adquirir un grupo de aviones por suscripción nacional.

Luisioni asignaba carácter de urgencia a la tarea de arraigar a la aviación y a la aerostación en el país, en su aspecto civil, como exponentes de progreso y de cultura, pero sus gestiones se derrumbaban, porque tanto el dirigible y el aeroplano no habían llegado a la madurez suficiente. También las opiniones estaban divididas respecto a cuál de los dos tipos de aeronaves reunía condiciones más apreciables, también eran cuantiosas las sumas de dinero para la adquisición de las mismas y uso del material.

Si bien existía el Aeroclub Argentino, institución que le habría aconsejado hacer partícipe de la idea dado que ésta estaba vinculada con la Aeronáutica y la misma tenía sus reglamentos en cierta forma prevista una fraterna colaboración con el Ministerio de Guerra, la falta de arraigo de esa misma Aeronáutica en el país hacía que el club tuviera vida dentro de un círculo reducido de personas hacían que su desarrollo se efectuara en una angustiosa estrechez económica, aliviada cada tanto por sus asociados y el Ministerio de Guerra y otras fundaciones.

Por lo tanto el Mayor Luisioni recurre a la Sociedad Sportiva Argentina que estaba presidida por el barón Antonio de Marchi (poseía una sólida situación económica) quien se ocupó de visitar e incentivar al ministro de Guerra, General Gregorio Vélez, que se mostró entusiasmado por la idea, diciéndole que no disponía una partida para ese objeto, por falta de recursos.

Referente al tipo de aparatos antes mencionados, el general Vélez se inclinó por el aeroplano (y no el dirigible), dado el notable resultado que dio este tipo en la guerra ítalo-turca, lo cual el barón de Marchi aceptó y comenzó a trabajar para obsequiar una escuadrilla de aeroplanos para el Ministerio de Guerra, haciendo imprimir un millar de tarjetas postales artísticas vendiéndolas en reparticiones públicas, escuelas, aeroclubes, etc. y con las ganancias se compraban los aeroplanos para formar la escuadrilla.

La evolución que seguiría estuvo condicionada por el cumplimiento de tres requisitos, cuya ocurrencia impulsaba el crecimiento:

- a) El interés o necesidad de contar con un organismo especializado.
- b) La calidad y cantidad de los elementos y materiales disponibles
- c) Las posibilidades presupuestarias.

### **135. AVIACIÓN CIVIL: EL ESTADO ARGENTINO Y LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA CIVIL**

En el pensamiento general, había cierta confusión con relación a la actividad aeronáutica, siendo lógico que, por esa época, fuera así. Si se repasa la cronología de la aeronáutica civil y comercial de la época (Referencia: Cronología General de la Aviación), se encuentra que hay una diversidad de actividades que imposibilitaban determinar las relaciones entre ellas y tampoco se esbozaba el objetivo que intentaba alcanzar. Es decir, “empresa y aventura” se confundían. No se efectuaban estudios medianamente profundos sobre costos y beneficios.

En la década del 20 se impulsó con la ausencia de una organización Aeronáutica Argentina, tanto privada como estatal, no tenían experiencia ni criterios sobre las posibilidades de este vehículo aéreo que tenía poco avance técnico y tampoco existía preocupación por la aviación civil. Esta actividad era ejercida por particulares solo por deporte, agrupados en aeroclubes con un costo muy elevado.

Después que tomara posesión el Servicio Aeronáutico del Ejército en Morón (1926), al año se empezó a recibir los beneficios del progreso sostenido en las manifestaciones y tecnologías aeronáuticas. Primero estaba la aviación militar, con una modalidad determinada por sus leyes y reglamentos. El Ministro de Guerra, General Agustín P. Justo realizó muchas gestiones para que esta Dependencia fuera la única autorizada por Ley de Presupuestos para invertir en actividades aeronáuticas.

Se creó, por Decreto s/n° (véase Boletín Militar N° 2171 – 2° parte), la Dirección General de Aeronáutica como gran repartición del Ejército, dependiente del Ministerio de Guerra. El Estado Mayor era el que planificaba y gobernaba. Con ello dejó de ser un servicio exclusivo del Ejército porque también integraba la aviación civil que, por primera vez la mencionaba la autoridad estatal y la incluía en jurisdicción militar.

Se le asignó la jerarquía de acuerdo con el desarrollo e importancia que había alcanzado en otros países, siendo el jefe un oficial superior del Ejército.

El decreto mencionado precedentemente ponía en relieve el decidido apoyo del ministro a las medidas adoptadas que significaban un progreso de la aviación y no establecía criterios y normas para las actividades aeronáuticas, mencionaban generalidades que encuadraban el desempeño de los funcionarios y criterios que generaban dudas sobre la aviación civil que estaba subordinada a un alto jefe militar.

A mediados del año 1927, se amplió la concesión de la Compagnie Générale Aéropostale para transportar la correspondencia a Europa. Así comenzó a dar a la Aeronáutica una organización o más coherente, de acuerdo a la época, asimismo, no alcanzaban a fijar políticas para la aviación civil, mientras seguían arribando a nuestro país aeronaves extranjeras que efectuaban importantes esfuerzos que le daban más solidez orgánica, comercial y operativa.

En agosto de 1927, se crea la Fábrica Militar de Aviones dependiendo de la Dirección General de Fabricaciones Militares.

Día a día aumentaban los conocimientos en la Aviación de Ejército, los más jóvenes se capacitaban no solo en teoría sino también en la práctica porque ya contaban con modernos aviones y equipos para convertir en una realidad el poder aéreo.

La Dirección de Aviación Civil, que dependía de la Dirección General de Aeronáutica, controlaba tres aeroclubes en las inmediaciones de Buenos Aires, los mismos tenían Personería Jurídica, otros lo hacían en otras capitales de provincias y ciudades como Río Cuarto y Rosario.

En diciembre de 1930, por decreto, el gobierno, nombra a un funcionario civil para dirigir la Dirección de Aeronáutica Civil y en julio de 1931, también por Decreto (Boletín Militar N° 8.841) en la primera parte de dicho decreto, la Dirección de Aeronáutica Civil pasó a depender del Ministerio del Interior porque había alcanzado el grado de adelanto y perfeccionamiento, en el segundo párrafo definía al transporte postal como determinante de la aviación comercial y decía “...*el fundamento de la aviación comercial, lo constituye el transporte postal, por ser éste, más que ninguno otro factor, el que determina la existencia u sostenimiento de importantes líneas aéreas*”. Sin embargo, en esta etapa llegaban al país varias líneas aéreas extranjeras con pasajeros y en el tercer párrafo enunciaba: “...*es conveniente que dependan de un mismo Departamento de Estado, los dos organismos fiscales más interesados en el progreso de la aviación comercial, Dirección General de Correos y Telégrafos y Dirección de Aviación Civil...*”

En 1932 la Asociación de Pilotos Civiles, solicita al Presidente de la Nación que la Dirección de Aeronáutica Civil pase a depender nuevamente al Ministerio de Guerra, reiterando el pedido a los dos años; vemos aquí la poca preocupación de los gobiernos para prestar atención a una aviación civil primitiva o una comercial inexistente, les interesaba a los aviadores argentinos civiles y militares que, conociendo la especialidad leían a diario las informaciones transmitidas por los medios de difusión.

**137. AVIACIÓN COMERCIAL (ORIGEN – 1920-1950)**

El progreso de las comunidades aumentó la necesidad de comercializar y trasladar cada día más lejos, a personas, materias primas y mercaderías.

El avance de la ciencia y tecnología, perfeccionó los medios hasta llegar al avión. Al término de la guerra (1918) se había alcanzado un gran adelanto con respecto a la potencia de los motores y capacidad portante, siendo posible utilizarlo comercialmente.

Al contorno de la aviación se fue creando un gran tejido humano capaz de mantener los medios y organizaciones necesarias para operar en forma regular, confiable y eficiente la actividad de la aviación comercial que era muy compleja.

**139. EL CORREO AÉREO INICIAL**

Antes que la exposición de antecedentes alargue los tiempos y se pierda la ubicación de los hechos, cabe señalar que, el transporte correo que, junto con el de personas y carga hace a la esencia del transporte aéreo – tuvo sus primeras expresiones en fechas más que tempranas: Bartolomé Cattaneo, trasladó correo entre Buenos Aires y Rosario (JUL 1911) y con el respaldo oficial, cumplió la misma actividad entre Concepción del Uruguay y Paysandú, República Oriental del Uruguay.

Teodoro Fels, comenzó en septiembre de 1917, la primera estafeta internacional entre Buenos Aires y Montevideo y en agosto del año 1919, el mayor Antonio Locattelli, de la Misión Aeronáutica Militar Italiana, inauguró el Servicio Postal Aéreo entre Argentina y Chile.

En esta etapa de la aviación nacional y del vuelo en el país se le da el valor de precedentes de mucho interés a estos vuelos, tampoco se adquirió relevancia al tipo de avión, le dirían más bien aeroplano, utilizado ni en el carácter de no regular, efímero, de los servicios que, en todos los casos, manifiestan cuan cabal era la idea de las posibilidades de empleo de la aviación entre los pioneros del vuelo.



**141. AEROPOSTA ARGENTINA**

La flamante actividad aerocomercial tuvo como uno de sus paladines al constructor francés Pedro J. Latécoère. Se supone, que tenía trazado planes antes de terminar la guerra europea. Terminado el proyecto y aprobado por el gobierno francés, emprendió su ejecución en 1919. Al inicio se trataba del transporte de correspondencia entre Toulouse (Francia) y Rabat (Marruecos) cuando quedó establecido el servicio postal, continuó avanzando hacia Dakar y otros destinos.

En 1924, envió un emisario para analizar perspectivas brindadas en países sudamericanos. En diciembre, cuatro Breguet XIV biplazas (que fueron usados en la guerra y adaptados para el servicio comercial, con toda una dotación completa de personal), se los transportó en barco hasta Río de Janeiro y allí rearmados.

El desarrollo de ésta etapa inicial ejecutada con un gran costo y esfuerzo de sus protagonistas, gradualmente logró unos de los objetivos de la aviación comercial mundial: el enlace de Francia con Sudamérica por línea aérea. La línea de la Compagnie Latécoère Aéropostale requirió muchos esfuerzos económicos de su creador hasta que fue adquirida en 1927, por un rico empresario francés, Bouilleux Lafont. El flamante propietario cambió el nombre original por el de Compagnie Generale Aéropostale, asiéndose más conocida en el ambiente aerocomercial como Aéropostale.

Los sacrificios de los franceses fueron repartidos. Tenemos que reconocer que le debemos a los franceses las enseñanzas, experiencias y beneficios, no solamente en lo táctico sino que facilitaron nuestro progreso aeronáutico. Los acontecimientos que sufrió la empresa, esclareció conceptos y principios que mejoraron nuestro desarrollo; recordemos que usaban aeroplanos que volaban a 150 Km./h, transportando 4 y 6 pasajeros o 500 kilogramos de carga.

Lafont, después de un análisis y lograr un importante contrato con el gobierno argentino, que le otorgaba la exclusividad del transporte por vía aérea del 25 % de la correspondencia a Europa, compró la Compagnie; todo lo gestionó Vicente A. Almonacid, que mantenía una amistad con el Presidente Alvear desde que éste fuera embajador argentino en Francia.

En 1927, se pudo librar el tramo de la ruta entre Buenos Aires y Belem con una frecuencia semanal. En barco se hacía el cruce del Atlántico hasta Dakar, continuando por vía aérea a Toulouse y Rabat. A continuación, el servicio se explayó a Santiago de Chile.

En 1934, bajo la dirección de Jean Mermoz (que había sido nombrado Jefe de Pilotos en Sudamérica) se logró efectuar formalmente el cruce aéreo entre Natal y Dakar. Al unirse las compañías francesas de aviación nació Air France. Funcionando ya el tramo central de la ruta, Lafont fundó una filial de la Aéropostale y con el apasionado apoyo y la gran colaboración de Almonacid se obtuvieron concesiones argentinas para el desarrollo de estas actividades. A la filial Lafont la bautizó Aeroposta Argentina, con aeródromo de apoyo y centro de operaciones en General Pacheco, terreno adquirido para ese fin por Almonacid, haciéndose cargo también de la instalación de infraestructura requerida por la Compagnie Générale Aéropostale para Aeroposta Argentina y Aeroposta Uruguay, otra filial de Lafont.

La organización y funcionamiento estuvo a cargo de Paul Vachet, experimentado piloto de guerra que efectuaba vuelos de reconocimiento para asegurar las operaciones posteriores...

La Aeroposta Argentina fue adquiriendo una tonalidad celeste y blanca, porque los franceses vieron facilitados sus propósitos por el meritorio aporte local y los pilotos y mecánicos argentinos experimentaron su capacidad para salvar problemas.

### **143. ITALIANOS, INGLESES Y ALEMANES**

No solo de Francia llegaron las novedades aeronáuticas, otras representaciones extranjeras vinieron con sus productos y con intenciones de constituir líneas aéreas. A principios de 1920, los aviones eran parecidos a los de origen francés, con similar capacidad de carga, pero era indiscutible el deseo de conquistar este mercado.

Entre los extranjeros estaban los italianos que arribaron al país en 1919, con una cantidad de aeroplanos e hidroaviones instalándose en Castelar, Pcia. de Buenos Aires. Los resultados son pocos conocidos, pero invirtieron mucho material y esfuerzos para una época que el mercado aerocomercial no estaba desarrollado.

Con un poco más de suerte que los italianos, el mayor inglés Shirley G. Kingsley, representante de De Havilland, quien desde el comienzo inició el transporte de pasajeros al interior del país. Con el apoyo de Aarón de Anchorena fundó The River Plate Aviation Co., utilizando aviones ingleses. Entre septiembre y octubre de 1919 se destacaron varias empresas una de ellas la Cía Franco Argentina de Aviación que luego, en 1921 se unió con The River Plate Aviation Co. Convirtiéndose después en la "Cía. Rioplatense de Aviación" continuando sus servicios hasta 1924.

En 1924, los alemanes prepararon un similar emprendimiento con Junkers. El F13, acondicionado como avión de transporte y equipado con un motor 185 HP, con espacio para cuatro pasajeros; al poco tiempo apareció el Junkers 52 con espacio para doce pasajeros.

Entre 1918 y 1927 hicieron diversos intentos de instalar líneas aéreas estables, todo fue sin éxito, pero dejaron una gran experiencia.

Muchas otras empresas llegaron al país, algunas de las cuales continúan hoy.

Cabe destacar que Pan American Airways entraba al país desde Santiago de Chile y hacía escala Técnica en Villa Mercedes (San Luis), finalizando su recorrido en Morón y de acuerdo con la demanda, también hacía la ruta Buenos Aires – Córdoba – Salta – Lima (Perú). En forma irregular también arribaban a Morón, que era aeropuerto internacional, Alitalia, British Airways, Lufthansa, Iberia, KLM y Swissair.

#### **145. LA TRANSFORMACIÓN**

Fueron varios los sucesos que beneficiaron la transformación de la aeronáutica civil nacional. En 1936, la aviación militar había obtenido notables progresos, adquirieron una importante cantidad de aviones y se dictaron cursos de vuelo por instrumentos. El turno de la aviación civil, que dependía todavía del Ministerio del Interior llegó unos años después, cuando a solicitud de los mismos pilotos, pasó a depender nuevamente del Ministerio de Guerra.

En 1943, fue nombrado el General Juan Domingo Perón como Secretario de Guerra, creando interesantes alternativas, los aviadores más antiguos tenían amistad con el Gral. Perón, facilitando así una entrevista con el mismo al cual le expusieron sus inquietudes para tener una aviación acorde a la época, el flamante Secretario los escuchó con interés y les prometió apoyo, pidiéndole a la vez un nombre del grupo para que trabajara con él, el cual recayó en el Mayor César R. Ojeda. Al mismo tiempo, la expectativa de los aviadores civiles coincidía con la medida de las grandes potencias del mundo, que deseaban emprender negociaciones para remediar los variados dificultades de la aviación civil, naciendo así, en diciembre de 1944, el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional. Este favorable acuerdo serviría para la reestructuración de los organismos aeronáuticos civiles nacionales, inducida por la acción y sostén del nuevo gobierno, a partir de ese momento, todo proyecto legal se afirmó en las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En enero de 1945, el Gral. Juan Domingo Perón creó la Secretaría de Aeronáutica a los ~~a~~ días de creada dicha Secretaría se reestructuró la aviación civil y se designó como Director Nacional de Aviación Civil al Vicecomodoro Arístides C. Fredes, Director de Aviación Deportiva al Vicecomodoro Francisco Vélez y Director de Aviación Comercial al hoy Brigadier Mayor (R) Ricardo P. Olmedo.

#### **147. LA DIRECCIÓN DE AVIACIÓN COMERCIAL**

Al comenzar a moverse, se encontraron documentos sin tramitar de casi todas las empresas extranjeras y se tuvo que enfrentar muchas dificultades, entre ellas, fijar una política aeronáutica nacional en materia comercial y atender a las conclusiones del Convenio de la OACI, firmado en Chicago. A la República Argentina le resultó beneficioso contar con las conclusiones logradas por países líderes, en materia aerocomercial, para remediar los problemas internos.

A los pocos meses, el Director de Aviación Comercial, entregó informe con los resultados del estudio de la realidad, recomendando que se nombrara un abogado con estilo en Derecho Internacional, apoyado por especialistas en transporte y economía, al cual nombraron quince días después.

El primer paso de la nueva Dirección, fue orientado a reorganizar el transporte de correspondencia. Aprovechando los cinco biplazas existentes que dependían de la aviación comercial y coordinando con Correos y Telégrafos, se pusieron en marcha cinco rutas interiores, así se consiguió colocar toda la correspondencia entre Buenos Aires y la mesopotamia, en el mismo día

El gran desafío fueron las líneas aéreas. En 1940, con personal y aviones de la aviación militar, se creó la Línea Aérea al Sudoeste (LASO), haciendo el recorrido entre El Palomar – Bariloche – Esquel, con escala en Santa Rosa y Neuquén. En 1943 se inició la ruta entre El Palomar –Iguazú creando la Línea Aérea Noreste (LANE), con escala en Monte Caseros y Posadas, continuando después hasta Asunción. Ya establecida la Dirección de Aviación Comercial, se hizo un gran progreso; en 1944, el Servicio Aerpostal del Estado, brindado al correo. En 1946, las Sociedades Mixtas Aeroposta Argentina, Aviación del Litoral Argentino (ALFA), Zonas Oeste y Norte (ZONDA) y la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA).

En 1945, de la unión de LASO y LANE surgió Líneas Aéreas del Estado (LADE).

A fines de 1945 comenzó a funcionar la Dirección de Tránsito Aéreo. Se encargaba de los servicios de protección y seguridad al vuelo. Este Organismo habilitó 72 estaciones de radio instaladas en aeródromos del interior. Integraron una red aeronáutica con seis cabeceras que respondían a regiones de distintas características geográficas (Salta, Resistencia, Córdoba, Mendoza, Bariloche y Río Gallegos) y una central en Ezeiza; en relación con los consejos y normas de la OACI.

A partir de entonces la Dirección de Aviación Comercial desempeñó como organismo estatal conducido por profesionales y una construcción actualizada. En mayo de 1946, la República Argentina se adhirió al Convenio de Chicago.

En junio de 1946, inició sus vuelos la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA). Un hidroavión Sunderland decoló a Inglaterra y el mismo día partió un Douglas a Santiago de Chile.

Con todos estos acontecimientos, en junio de 1947, culminó con el nombramiento de nuestro país para formar parte del Consejo de la OACI.

En 1948, las empresas abandonaron el ámbito de la Secretaría de Aeronáutica pasando a la Secretaría de Transporte, por razones políticas económicas, el gobierno modificó la dependencia de las empresas mixtas y de FAMA, creándose en diciembre de 1950 Aerolíneas Argentinas, colocando al frente de la misma a un comandante de Aeroposta Argentina, llamado Van Leyden, desde entonces nuestra bandera fue famosa en todo el mundo.

## **149. AEROPUERTOS**

Se tenía necesidad de tener un aeropuerto internacional bien equipado desde mucho tiempo, y la falta de un organismo del estado que tomara la iniciativa, fue que en marzo de 1932, la Cámara de Comercio elevó al Poder Ejecutivo un plan de aeropuerto para Buenos Aires. Posiblemente por este cometido el Poder Legislativo dictó una ley eligiendo una comisión y una partida de \$ 10.000 para su estudio preliminar.

Empezó 1940 y la comisión designada no había hecho nada y tampoco invirtió el dinero asignado. En 1943 se resolvió concretar el proyecto, faltando solamente el espacio y la zona ocupándose de ello la Secretaría de Aeronáutica que optó por Ezeiza y entonces Buenos Aires tuvo un gran aeropuerto internacional. Paralelamente se construyeron los aeropuertos de Córdoba (Pajas

Blancas), Salta (El Aibal) y en Mendoza (El Plumerillo) se aumentaron las facilidades para pasajeros y carga.

Aunque todo fue un logro, se repetía la situación deficitaria. Con la implantación de la Dirección de Aviación Comercial, la Dirección de Circulación Aérea y Aeródromos se definieron una cierta cantidad de obtenciones que contribuyeron a las soluciones y también con invaluable apoyo del entonces Ministerio de Obras Públicas.

**150. a 154. Reservado**

**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 4****INSPECTORES OPERATIVOS DE LA D.N.S.O.****SECCIÓN 1. OBJETIVO DEL CAPÍTULO, CONFLICTO DE INTERESES, GENERALIDADES, POLITICAS RECTORAS, ÉTICA Y CONDUCTA.****ÍNDICE:**

- 155. Objetivo.**
- 157. Políticas Rectoras. Ética y Conducta.**
- 158. Conductas, Atributos y Orientaciones Básicas de un Inspector Gubernamental de la DOA.**
- 159. Régimen de Sanciones.**
- 161. Designación del Inspector y Emisión de su credencial.**
- 163. Credencial Aeroportuaria (CASA).**
- 165. Pasaje Aéreo para el Inspector.**
- 167. Vestimenta.**
- 169. Consumo de Bebidas con Graduación Alcohólica.**
- 171. Generalidades del Rol del Inspector Durante una Inspección.**
- 173. Criterios para Evitar Confrontaciones.**
- 175. Generalidades Sobre Asignación de un POI (Principal Operations Inspector).**
- 176. Reservado**
- APÉNDICE 1      Modelo de Credencial.**

**155. OBJETIVO**

- A.** Este Capítulo es de aplicación para los inspectores de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO) que desempeñan las funciones operativas y administrativas vinculadas directamente a los explotadores aerocomerciales, sujetos a las RAAC Parte 121 y 135.
- B.** De acuerdo con las disposiciones del Convenio sobre la Aviación Civil (Convenio de Chicago 1944) y de sus Anexos, los Estados Signatarios y los explotadores deben



verificar y mantener la seguridad y regularidad de los Servicios de Transporte Aéreo Comercial, con arreglo a lo normado.

- C. En este Capítulo se hallan contenidas políticas rectoras, ética y conducta, guías, clasificación, requisitos y entrenamiento del personal de inspectores que cumple funciones de certificación, inspección, habilitación y vigilancia operacional de explotadores nacionales operando en el país y en otros países; también comprende funciones de vigilancia operacional de explotadores extranjeros operando en o desde la República Argentina.
- D. Este Capítulo es de aplicación para los inspectores de la DNSO, de tiempo completo y los adscriptos o personas especialistas que el Director pueda disponer para situaciones particulares. Dada la importante función, los inspectores deberán conocer y aplicar lo contenido en el MIO.

**157. POLITICAS RECTORAS, ETICA Y CONDUCTA.** En vista a las numerosas circunstancias que un inspector puede enfrentar es necesario poner énfasis, que más allá de esas situaciones, el inspector es la presencia visible de la Autoridad Aeronáutica (ANAC) y desarrolla su tarea en un ámbito dinámico, altamente profesional, organizado y competitivo.

- A. **Conducta de los Inspectores.**
  - A.1. **Reglas de conducta.**
  - A.2. **Acoso sexual, discriminación racial o de cualquier otro tipo.**
  - A.3. **Conducta y ética fuera del trabajo.**
  - A.4. **Comidas, vuelos inaugurales y eventos ceremoniales.**
  - A.5. **Posibilidad de otros empleos e intereses económicos.**
- B. **Atributos personales del Inspector Gubernamental de la DNSO.**
- C. **Orientaciones Básicas del Inspector Gubernamental de la DNSO.**

**158. CONDUCTAS, ATRIBUTOS Y ORIENTACIONES BASICAS DE UN INSPECTOR GUBERNAMENTAL DE LA DOA**

- A. **CONDUCTA DE LOS INSPECTORES**

- (1) Esta normativa interna tiene como propósito fundamental establecer las normas de ética y conducta que los inspectores gubernamentales de la DOA deben observar durante el cumplimiento de sus funciones y tareas encomendadas por la ANAC.
- (2) A pesar que se describen los lineamientos principales de ética y conducta, todas las circunstancias que un IG pueda encontrar posiblemente no sean cubiertas en esta circular. Debido a que un IG se encuentra ante la mirada del público, se requiere que siempre trate de ejercer buen juicio, tacto y conducta profesional, aún cuando no esté realizando funciones de trabajo.
- (3) La conducta de un IG tiene una incidencia directa en el cumplimiento efectivo y apropiado de las funciones y responsabilidades asignadas por su organización, la ANAC. Se requiere que los IG cumplan sus obligaciones de una manera profesional y mantengan esa actitud en todas sus actividades. De manera profesional significa demostrar un buen conocimiento del tema a tratar, aspecto importante que se logra a través de una buena preparación antes de cualquier inspección, investigación, o auditoria a realizar.
- (4) A través de su conducta, los IG que trabajan en contacto directo con las empresas aéreas, y con el público relacionado con actividades de aviación, tienen una gran responsabilidad en la formación de un buen concepto del público sobre la ANAC.
- (5) Los IG deben estar dispuestos a no permitir que emociones personales o conflictos con personas de la industria influyan en su comportamiento; por el contrario deben ser capaces de demostrar tacto, imparcialidad y justicia en todas sus acciones.
- (6) Esta norma interna considera a todos los inspectores gubernamentales, sean IOLA o IOSA (Inspector Operativo de Línea Aérea o Inspector de Seguridad de Operaciones Aéreas).

#### **A.1. Reglas de conducta.**

Todos los inspectores gubernamentales deben observar las siguientes reglas de conducta:

- (1) Presentarse en el lugar de trabajo a tiempo y en una condición que permita la ejecución eficiente de las tareas asignadas.
- (2) Ejecutar su trabajo cabalmente en los plazos y en los términos establecidos.

- (3)** Mantener buena apariencia personal y profesional durante las horas de trabajo y fuera de ellas.
- (4)** Mantener el nivel de su cargo en lo referente a alojamiento y alimentación durante el cumplimiento de sus misiones.
- (5)** Cumplir rápidamente las instrucciones emitidas por el jefe inmediato superior. Durante viajes en misiones de trabajo, comunicarse con su jefe inmediato superior a fin de proporcionar los números telefónicos del lugar de trabajo y hotel, donde es posible localizarlo.
- (6)** Ser diplomáticos, corteses y ejercer tacto en el trato con inspectores colegas, jefes, directores y con el público en general.
- (7)** Es necesario que los IG obtengan la aprobación de sus solicitudes de permisos para ausentarse del trabajo (incluyendo permisos sin remuneración).
- (8)** Conservar y proteger los fondos públicos, propiedades, equipo y materiales de la ANAC (los IG no deben usar, o permitir a otros que usen equipo, propiedades o personal de la ANAC para beneficios personales u otros aspectos de carácter no oficial).
- (9)** Cuando existan obligaciones que impliquen gastos de los fondos de la ANAC, es necesario que los IG tengan conocimiento y observen todos los requerimientos y restricciones legales. Además, se requiere que los Inspectores sean prudentes y ejerzan un juicio reflexivo en el gasto de dichos fondos.
- (10)** Proteger información confidencial y aquella que no tenga éste carácter; que no deba ser entregada para circulación general. Es esencial que los IG no revelen o difundan ningún tipo de información confidencial, o información que sea sólo para uso oficial a menos que esté específicamente autorizado para realizar esta acción, excepto cuando existe una necesidad específica que requiera proporcionar tal información. La información confidencial no debe ser revelada a nadie que no tenga la autorización apropiada.

En consecuencia, es necesario que los IG cumplan los siguientes aspectos:

- (a)** No divulgar ninguna información oficial obtenida a través de su empleo a cualquier persona no autorizada.
- (b)** No hacer pública cualquier información oficial antes de la fecha prescrita para su publicación autorizada.
- (c)** Usar o permitir a otras personas utilizar cualquier información oficial para propósitos privados o personales que no esté disponible al público en general.

- (d)** Examinar documentos oficiales o registros de los archivos por razones personales. Las falsificaciones intencionadas e ilegales, ocultación, disminución o la eliminación no autorizada de documentos o registros oficiales están prohibidas por ley.
- (11)** Cumplir las leyes, reglamentos, normas y otras instrucciones superiores. Esto incluye a todas las normas establecidas, señales e instrucciones relacionadas con la seguridad en el trabajo (aspectos relacionados con seguridad industrial en aviación civil).  
Además, para evitar accidentes, es necesario que los IG informen sobre fuentes potenciales de accidentes y de peligro de incendios a sus superiores y cooperen totalmente con los encargados de seguridad para evitar que las personas o propiedades corran riesgos. El no cumplir en forma intencionada las precauciones de seguridad, como los actos que se describen a continuación, constituyen una base para acciones disciplinarias.
- (a)** No reportar una situación de la que se tiene conocimiento y que pueda terminar en accidente, la cual involucre lesiones a personas o daño a la propiedad o equipo.
- (b)** No usar vestimenta o equipo de seguridad (por ejemplo, no usar dispositivos de seguridad cuando estos han sido suministrados).
- (c)** Poner en riesgo la seguridad o causar lesiones al personal o daños a la propiedad o equipos por negligencia.
- (d)** Defender con integridad la confianza pública depositada en la posición a la cual ha sido asignado por la ANAC.
- (e)** Reportar violaciones confirmadas o sospechadas de la ley, reglamentos o políticas a través de los canales apropiados.
- (f)** Dedicarse a actividades privadas por lucro personal, o cualquier otro propósito no autorizado, con propiedades de la ANAC;
- (g)** Prestar toda la ayuda y testimonio a cualquier supervisor u oficial que lleve a cabo una investigación oficial o consulta acerca de los asuntos en investigación que pudiesen surgir bajo la ley, reglas y reglamentaciones fiscalizadas por la ANAC.
- (h)** La ANAC no autoriza el uso de drogas ilícitas, abuso del alcohol u otras sustancias, de forma tal que pueda afectar su rendimiento en el trabajo. Esta determinación de la ANAC está fundamentada en la responsabilidad que tiene de mantener la seguridad en todas las esferas de la aviación civil, así como también en consideración que tal decisión personal puede afectar el nivel de seguridad de los pasajeros.
- (12)** A cualquier IG que incurra en ese grave error (letra (h) anterior), no se le permitirá realizar sus obligaciones relacionadas con la seguridad en las operaciones de las

aeronaves. Toda medida disciplinaria que adopte la ANAC es para asegurarse de que dicha persona no constituya un riesgo para la seguridad pública.

- (13)** Cuando existe una evidencia objetiva de que algún IG está involucrado en el cultivo, procesado, fabricación, venta, disposición, transporte, exportación o importación de narcóticos, marihuana, drogas o sustancias depresivas o estimulantes, se le suspenderá inmediatamente de sus actividades en la ANAC. Los IG que usen, tengan en posesión, compren o estén bajo la influencia de drogas u otras sustancias o abusen del alcohol en el desempeño de sus funciones y responsabilidades, serán separados de sus puestos de trabajo inmediatamente;
- (14)** Realizar declaraciones irresponsables, falsas o difamatorias, sin fundamento.
- (15)** Las grabaciones y fotos sin el conocimiento y autorización de la ANAC están prohibidas.

#### **A.2. Acoso sexual, discriminación racial o de cualquier otro tipo**

- (1)** Todos los IG tienen el derecho de trabajar en un medio donde sean tratados con dignidad y respeto. Los actos de acoso sexual, discriminación racial o de cualquier otro tipo, serán tratados como faltas de mala conducta en violación de la política de la ANAC contra estas acciones.
- (2)** Todos los IG tienen la responsabilidad de comportarse de manera apropiada y tomar las acciones apropiadas para eliminar el acoso sexual, discriminación racial o de cualquier otro tipo en el lugar de trabajo.
- (3)** Las acciones que están en violación con la política de la ANAC incluyen, pero no están limitadas, a lo siguiente:
  - (a)** Burlas, bromas, comentarios o preguntas inoportunas de carácter sexual, racial o de cualquier otro tipo.
  - (b)** Miradas sexuales impertinentes o gestos.
  - (c)** Cartas inoportunas, llamadas telefónicas o materiales de naturaleza sexual, discriminación racial o de cualquier otro tipo.
  - (d)** Contacto físico o toques inoportunos de naturaleza sexual.
  - (e)** Promesas o beneficios a cambio de favores sexuales.
  - (f)** Es necesario que los IG que experimenten acoso sexual, discriminación racial o de cualquier otro tipo por parte de otros, lo informen inmediatamente a su jefe inmediato superior o a un nivel más alto si la acusación involucra al jefe inmediato

superior. Cuando existe evidencia objetiva que un incidente de esta naturaleza ha ocurrido, se tomará una acción disciplinaria, según corresponda.

### **A.3. Conducta y ética fuera del trabajo.**

- (1) Es preocupación constante de la ANAC que la conducta de los IG fuera del trabajo sea la adecuada, de modo que no se refleje adversamente en la capacidad de la ANAC para cumplir su misión.
- (2) Es necesario que los IG cuando estén fuera del trabajo se comporten de manera tal, que no provoquen un cuestionamiento por parte del público acerca de la fiabilidad y confianza en el cumplimiento de sus obligaciones como empleados de la ANAC.

### **A.4. Comidas, vuelos inaugurales y eventos ceremoniales.**

- (1) La política interna de la ANAC prohíbe al IG aceptar regalos, favores, gratificaciones o cualquier otro objeto de valor monetario, incluyendo transporte gratis proveniente de una persona o compañía que está sujeta al cumplimiento de las reglamentaciones, la cual tiene o está buscando tener relaciones contractuales con la ANAC o que tiene intereses que podrían estar afectados por el desempeño o no desempeño de las obligaciones de ciertos empleados en particular.
- (2) Teniendo en cuenta las relaciones de trabajo que mantienen los IOLA-ISOA de la ANAC con los explotadores de servicios aéreos, se hace muy difícil rechazar ciertas invitaciones a almuerzos o cenas, o pequeños regalos de recuerdo; por tanto juega un papel importante el juicio del IG en la aceptación de tales invitaciones y regalos.
- (3) El hecho de aceptar invitaciones de aerolíneas, fabricantes de aeronaves o de otros negocios relacionados con la aviación, para vuelos inaugurales o para transporte gratuito en conexión con inauguraciones y eventos ceremoniales similares, está prohibido sin la previa autorización del jefe inmediato superior. Invitaciones de esta naturaleza pueden ser aceptadas, si el IG es asignado por la ANAC para llevar a cabo funciones oficiales que estén relacionadas con dicho evento.
- (4) Teniendo en cuenta la relación que existe entre los IOLA-ISOA, los explotadores de transporte aéreo y el personal que se desempeña trabajando en dichas empresas, queda

prohibido a los Inspectores Gubernamentales de la ANAC mantener cualquier relación comercial con esas empresas.

#### **A.5. Posibilidad de otros empleos e intereses económicos.**

- (1) Información sobre la posibilidad de otros empleos deberá estar descrita en el contrato que el IG firma al entrar a trabajar en la ANAC.
- (2) Cada IG es responsable de leer los reglamentos apropiados y de conducirse de una manera consistente con los mismos. Es necesario que cada IG revise sus actividades financieras y laborales fuera de la ANAC para asegurarse que éstas no tengan incidencia directa o indirecta, la cual influya o motive conflictos de intereses con sus obligaciones y responsabilidades como IG de la ANAC.
- (3) Los IG pueden enseñar o escribir, siempre y cuando ellos no utilicen información “interna” (Ej. información que no ha sido todavía puesta a disposición del público). Los IG pueden solicitar al jefe de área el uso de cierta información antes de utilizarla o hacerla pública.
- (4) Trabajo a medio tiempo. Cualquier actividad de negocio relacionada con la aviación que pueda estar sujeta a inspección, obtención de licencias, certificación u otro contacto oficial con la ANAC, pone fuera de límites la posibilidad de trabajo del Inspector.
- (5) La Ley y política interna de la ANAC prohíbe al IG tener cualquier interés financiero que demuestre un conflicto de intereses, con sus obligaciones o responsabilidades oficiales.
- (6) Para entender mejor el concepto de “CONFLICTO DE INTERESES”, se norma que a los Inspectores Gubernamentales de la ANAC les está prohibido tener posesiones u otros intereses en aerolíneas o compañías fabricantes de aeronaves.

#### **B. ATRIBUTOS PERSONALES DEL INSPECTOR GUBERNAMENTAL DE LA DNSO.**

- (1) Es necesario que los IG sean de mente amplia y posean buen juicio, habilidades analíticas y puedan arribar a conclusiones rápidas y objetivas, además deben tener la habilidad de percibir situaciones de una manera objetiva, comprender operaciones complejas desde una perspectiva amplia y comprender sus responsabilidades individuales dentro de una organización globalizada.

- (2) Especial importancia constituye, el alto nivel de conducta e integridad personal que necesita poseer un IG, lo cual imposibilite actos de soborno o gratificaciones indebidas por parte de alguna persona u organización.
- (3) Es necesario que el IG sea capaz de aplicar esos atributos con el fin de:
- (a) Obtener y evaluar la evidencia objetiva de manera correcta; permanecer ajustado al propósito de la tarea sin temor o favor.
  - (b) Evaluar constantemente los efectos y resultados de las inspecciones, auditorías, investigaciones y las interacciones personales durante el desarrollo de estas tareas.
  - (c) Tratar al personal involucrado de modo que se alcance el propósito de las tareas a desempeñar de la forma adecuada.
  - (d) Reaccionar con sensibilidad ante las políticas reglamentarias del Estado en el cual se lleva a cabo la tarea.
  - (e) Llevar a cabo el proceso de las actividades encomendadas sin desviaciones debido a distracciones.
  - (f) Prestar la debida atención y apoyo durante el proceso de las diferentes tareas asignadas.
  - (g) Reaccionar adecuadamente en situaciones de alto estrés.
  - (h) Llegar a conclusiones generalmente aceptables basadas en las observaciones de las inspecciones/auditorías/investigaciones.
  - (i) Mantener firmemente sus criterios sobre una conclusión realizada, mostrando evidencias que confirmen la veracidad de dicha conclusión, de forma tal que el personal quede satisfecho con sus argumentos.

### C. ORIENTACIONES BÁSICAS DEL INSPECTOR GUBERNAMENTAL DE LA DNSO.

#### (1) Función del Inspector cuando viaja como pasajero, no en funciones:

- (a) No debe identificarse como inspector para obtener beneficios de ningún tipo.
- (b) Puede identificarse ya en el interior del avión, si nota que la tripulación puede requerir de su cooperación.
- (c) Debe identificarse y actuar como Inspector en caso de observar una vulneración a la Seguridad Operacional, que ponga en riesgo inminente al vuelo.
- (d) Debe informar de cualquier situación anómala observada durante un vuelo a la brevedad, por los canales correspondientes, a su nivel superior.



(e) Debe asumir su responsabilidad en caso de tomar alguna decisión que afecte un vuelo, por lo que tiene que estar seguro que su actuación esté respaldada por el conocimiento de la normativa y buen criterio, más que del sólo hecho de ser inspector. De afectar alguna operación, solo ante la convicción de su buen actuar, será apoyado por la ANAC.

**(2) Líneas de acción en cuanto a la probidad.**

(a) No se debe aceptar ningún beneficio que pueda comprometer la independencia del inspector como Autoridad Aeronáutica.

(b) Su trato debe ser cortés, pero al mismo tiempo impersonal, mientras recibe un servicio contratado por parte de un usuario y debe abstenerse de sugerir cualquier upgrade o mejor servicio por su condición de inspector.

(c) Como pasajero, si se le ofrece algún servicio especial puede aceptarlo, pero no debe dejar ninguna duda que su aceptación no involucra compromiso alguno. Si observa que se le está ofreciendo algún favor para comprometerlo, no debe aceptar y debe dar cuenta de este hecho al nivel superior.

**(3) Aspectos Generales de la probidad:**

(a) Facultades. Aquellos aspectos otorgados legalmente y que puedan ser delegados para fines específicos como inspector.

(b) Servicio al usuario versus rol de Autoridad Aeronáutica. - La actitud de servicio debe reflejarse en la ayuda que se le da a un cliente para que este entienda y cumpla con la normativa vigente.

(c) Como Autoridad Aeronáutica nunca deben dejar pasar infracciones a la reglamentación y siempre que se detecte alguna se debe informar al nivel superior, entregando el máximo de antecedentes para que la organización competente resuelva en consecuencia.

(d) Marco de acción del inspector basado en la Reglamentación. Cualquier acción que se salga de ese marco (letra (c) anterior), tanto hacia un menor, como mayor requisito exigible, no es atribución del inspector y cualquier desviación debe someterse al nivel superior.

(e) Actitud de no interferencia en las actividades de la empresa mientras se realiza la fiscalización.

(i) Sólo interferir si se observa la vulneración de la Seguridad Operacional.

(ii) Siempre se debe informar al nivel superior si, por proteger la seguridad, se debe tomar alguna acción que interfiera con la operación de una empresa de transporte aéreo.

**159. RÉGIMEN DE SANCIONES**

- A. Principio General:** Este régimen resulta independiente de cualquier otra sanción que pudiera corresponderle a un Inspector en su condición de personal de la Administración Pública Nacional (de planta permanente o contratado), por lo que se regirán por la reglamentación que corresponda.
- B. Autoridad – Procedimiento:** El Director de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional iniciará las actuaciones para realizar la investigación con arreglo a lo establecido en el procedimiento previsto para la sustanciación de informaciones sumarias, dando traslado al Departamento Sumarios dependiente de la Dirección General Legal, Técnica y Administrativa de la ANAC.
- C. Sanciones:** En la determinación de la sanción se podrá optar, según la gravedad del caso, entre Apercibimiento, Suspensión o Cese de las funciones de Inspector.

**161. DESIGNACIÓN DEL INSPECTOR Y EMISIÓN DE SU CREDENCIAL**

- A.** Los inspectores de operaciones para poder ejercer sus funciones serán designados como tales por acto administrativo dictado por la máxima autoridad de la Administración Nacional de Aviación Civil, conforme el “PROCEDIMIENTO PARA LA DESIGNACIÓN DE INSPECTORES DE AVIACIÓN CIVIL de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC)”, que fuera aprobado por la Resolución ANAC N° 294/2024.
- B.** Los inspectores de operaciones serán provistos de una CREDENCIAL que los identificará y la misma será válida mientras el inspector conserve su designación. Dicha credencial será emitida según lo dispone el “Reglamento de la Credencial de Inspector/a de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC)”, aprobado por la mentada Resolución en su Anexo II
- C.** La credencial, conforme lo dispone la normativa citada en el punto anterior, tiene una vigencia de DOS (2) años desde su emisión. La Dirección de Administración y Gestión de Recursos Humanos será responsable de realizar el registro y control de las credenciales entregadas a los inspectores de la ANAC. Sin perjuicio de lo expuesto en el punto anterior, cada inspector será responsable de contar con la credencial en vigencia para el

desempeño de sus funciones y de efectuar las reposiciones y renovaciones en tiempo y forma. El incumplimiento de estas obligaciones lo hará pasible de las sanciones disciplinarias que pudieren corresponder. Ante el cese del inspector/a en sus funciones, la Dirección de Operación de Aeronaves deberá informar la baja mediante Nota GDE dirigida a la Dirección de Administración y Gestión de Recursos Humanos y el Departamento de Registro de Licencias dependiente de la Dirección de Licencias al Personal solicitando la “anulación de las credenciales digitales”.

- D.** La credencial es intransferible, personal y el portador será exclusivo responsable de su conservación y utilización. El uso de la credencial para fines ajenos a las actividades propias de su función o para cuestiones estrictamente personales queda totalmente prohibido y es causal para la aplicación de sanciones por parte de la ANAC.
- E.** Cuando el inspector cesa en sus funciones o cambia de especialidad, deberá devolver este documento a la Dirección de Administración y Gestión de Recursos Humanos, de conformidad con el procedimiento establecido en el punto 8. REGISTRO, CONTROL, DEVOLUCIÓN E INUTILIZACIÓN del Anexo II de la Resolución ANAC N° 294/2024. En el Apéndice 1 de Esta Sección figura el modelo de credencial.

### **163. CREDENCIAL AEROPORTUARIA (CASA)**

- A.** Para el normal desarrollo de su actividad el inspector dispondrá de la Credencial Aeroportuaria de la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA).
- B.** Los trámites necesarios para la obtención de esta credencial que posibilite al inspector moverse adecuadamente dentro de las instalaciones no públicas de los aeropuertos nacionales, serán encaminados a través del órgano apropiado de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.
- C.** Los requisitos básicos de obtención, vigencia y uso, se regirán en similitud con la Credencial del Inspector (CI).

### **165. PASAJE AÉREO PARA EL INSPECTOR**

- A.** Para el cumplimiento de su tarea el inspector dispondrá de pasajes aéreos.

- B.** Antes del viaje los inspectores deben realizar las correspondientes reservas de plaza, cumplir con los tiempos de presentación en el aeropuerto y tramitar ante la oficina del Explotador Aéreo el Pasaje y/o Tarjetas de Embarque.
- C.** Es responsabilidad del inspector el uso personal de ese pasaje recibido y también en caso de pérdida y extravío.
- D.** El inspector hará rendición de los gastos que demande la actividad de inspección, con todos los comprobantes (Talones de embarque, pasajes, remises, etc.), en la forma que establezca la ANAC a través de las dependencias competentes, y en su caso hará devolución de aquellos viáticos eventuales percibidos y no utilizados.
- E.** Cuando se traslade por modo aéreo como pasajero, “siempre” se identificara al personal de cabina o al comandante de aeronave si es posible, como inspector de la ANAC.

**167. VESTIMENTA.**

- A.** Los inspectores deben proyectar apariencia profesional y su indumentaria deberá estar en consonancia con este importante concepto, por lo tanto utilizarán esta guía conforme a las actividades que desarrollen:
- B.** Para tareas de inspección a un explotador certificado o en proceso de certificación podrá usar saco, pantalón de vestir (no jean) camisa con o sin corbata, quedando a criterio del Inspector el uso de esta vestimenta de una manera sobria y acorde a las circunstancias climatológicas y de estacionalidad.
- C.** Para inspecciones en ruta, plataforma, y escalas, deberá vestirse de manera sobria, podrá o no usar saco y corbata dependiendo de las condiciones climáticas de alta temperatura que se presenten en los ambientes de tarea, asimismo se podrá utilizar camisa solamente, pero siempre la identificación de Inspector estará visible.
- D.** Durante el entrenamiento o instrucción (simulador, avión, aula) el inspector se adaptará a la vestimenta que observe o a las prácticas que el explotador tiene en uso.
- E.** Durante inspecciones en vuelo se debe tener en cuenta, que los pasajeros observarán a una persona (inspector) moviéndose en un ámbito donde habitualmente las personas que forman parte de la tripulación están uniformados y para evitar temores o dudas en ellos,

los inspectores de la ANAC deberán mostrar un bajo perfil en sus labores. Restringir los movimientos por la cabina de pasajeros al mínimo, coordinar correctamente su ingreso a la cabina de pilotaje, vestir adecuadamente, llevar siempre a la vista su identificación, si requiere algo a un tripulante hacerlo pausadamente y en voz baja.

- F. Cuando un inspector ingrese a las zonas restringidas de un aeródromo deberá hacerlo con su credencial aeroportuaria (CASA) a la vista.

### **169. CONSUMO DE BEBIDAS CON GRADUACIÓN ALCOHOLICA**

- A. Ningún inspector de la ANAC conducirá una tarea de inspección o instrucción o entrenamiento sea en vuelo o en superficie, si en las ocho (8) horas precedentes ha consumido bebidas alcohólicas. Cuando un inspector deba realizar sus comidas a bordo de una aeronave durante sus tareas de inspección (inspección de ruta), no podrá consumir bebidas alcohólicas. En vuelos de traslado podrá consumir bebidas alcohólicas con moderación.

### **171. GENERALIDADES DEL ROL DEL INSPECTOR DURANTE UNA INSPECCIÓN**

- A. Toda inspección induce a sentimientos aprehensivos que se manifiestan en diferentes grados de tensión, aún en los pilotos o tripulantes o representantes de los explotadores más experimentados. Por lo tanto el inspector deberá como primer paso reducir o atemperar esos sentimientos y crear un ambiente en donde las habilidades y conocimientos de los sujetos a inspeccionar fluyan normalmente. De igual forma es necesario recrear un ámbito distendido cuando se revisen o se efectúen críticas referentes a documentos, acciones, planes, métodos, etc.

### **173. CRITERIOS PARA EVITAR CONFRONTACIONES.**

- A. Antes de requerir accesos a instalaciones de un explotador o a una aeronave o a un documento, el inspector deberá identificarse al representante del explotador mostrando su credencial, informando y solicitando el permiso correspondiente.

**NOTA:** *Muchas confrontaciones son causadas por la falta de comunicación entre el explotador o sus representantes; y el inspector. Cuando una confrontación es previsible, el Inspector debe actuar con tacto y paciencia.*

- B.** Si luego de identificarse de manera apropiada, el inspector es rechazado por el representante del explotador y no puede acceder a lo que se requiere, el inspector a modo de “segundo aviso”, requerirá nuevamente lo que ha solicitado. El inspector debe asegurarse que la persona que impide la función, tome conocimiento cabal de lo que está impidiendo o entorpeciendo y sus consecuencias.
- C.** El inspector después de agotar las instancias enunciadas precedentemente y de la manera más rápida, hará llegar estos inconvenientes a su superior inmediato, para que tome rápidamente las acciones pertinentes.

**NOTA:** *Estos tipos de inconvenientes deben exigir respuesta y solución de inmediato pues hechos de esta naturaleza afectan el rol de la Autoridad Aeronáutica.*

- D.** Otros factores pueden originar inconvenientes en el accionar de los inspectores y normalmente ello surge de interpretaciones de los Reglamentos, procedimientos o políticas. El inspector debe estar alertado de ello y mediante un conocimiento detallado de la reglamentación, su accionar, asesoramiento y opiniones, deben reflejar y estar en consonancia con el espíritu de las mismas.

#### **175. GENERALIDADES SOBRE ASIGNACIÓN DE UN POI (PRINCIPAL OPERATIONS INSPECTOR).**

**NOTA:** *El acrónimo POI, derivado de terminología en inglés, sirve para identificar al Inspector Principal de Operaciones. Por otra parte el acrónimo POI es un estándar reconocido en casi todo el mundo.*

- A.** El POI es el Inspector Principal de Operaciones responsable de llevar adelante una serie de verificaciones, controles, certificaciones y vigilancia a un explotador aéreo certificado.
- B.** Su designación es facultad del Director de la Dirección de Operación de Aeronaves y/o a propuesta del Jefe del Departamento Explotadores Aéreos.
- C.** El POI puede estar involucrado desde el origen de un explotador como Jefe de Equipo de Certificación. Según la magnitud de la Empresa Aérea de Transporte el POI estará acompañado en sus tareas por una cantidad que se determine de otros inspectores y

especialistas. En este caso el POI es el Jefe de Equipo y responsable de la labor del mismo.

- D.** Su asignación a un Explotador Aéreo no debe ser inferior a tres (3) años y salvo conflicto de intereses insalvables con la empresa aérea no es recomendable que sea reemplazado. Se debe tener en cuenta que la permanencia por el período de tres años se la considera adecuada para que el POI y su equipo (si lo dispone) logren un acabado conocimiento de las operaciones que el explotador lleva a cabo, conforme a los reglamentos vigentes, políticas y procedimientos aprobados.
- E.** El POI deberá elevar mensualmente al Director de Operación de Aeronaves un informe, comunicando las novedades y evolución positiva o negativa del Explotador al cual fue asignado. (A modo de ejemplo informará aumento o disminución de aeronaves de la flota, extensión de permisos para explotar nuevas rutas o cancelación de las mismas, etc.)
- F.** Pasado el período de tres (3) años es recomendable su re-asignación o cambio de explotador para permitir que otro punto de vista intervenga en los diferentes procesos e impida acostumbramiento por parte del POI y/o su equipo.

**176. RESERVADO**

**APÉNDICE 1 - MODELO DE CREDENCIAL**

<p>REPÚBLICA ARGENTINA</p>		<p><b>ANAC</b>   AVIACIÓN CIVIL ARGENTINA</p>		
<p><b>INSPECTOR DE AVIACIÓN CIVIL • CIVIL AVIATION INSPECTOR</b></p>				
<p>Apellido / Surname</p>				
<p>Nombre / Given-name</p>				
<p>Sexo / Sex</p>		<p>Nacionalidad / Nationality</p>		
<p>Fecha Nac. / Date of birth</p>		<p>Nº Documento / Document Nº</p>		
<p>Fecha de Vto. / Expire date</p>		<p>Dirección / Directorate</p>		
<p>Área / Area</p>				
<p><b>REPÚBLICA ARGENTINA</b></p>				
<p><b>FACULTADES ESPECIALES</b></p>				
<p>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:</p>				
<p>Requerir la colaboración de la Fuerza Pública cuando el cumplimiento de su función lo requiera (Art. 206 Ley 17.285).</p>				
<p>Utilizar la "Red de Comunicaciones de la Presidencia de la Nación y de los Gobiernos de las provincias (Aviso 2089 B.A.R. Nº1302)".</p>				
				
<p><b>BUENOS AIRES, ARGENTINA</b> Issued at/Expedido en</p>				<p>Administrador Nacional de Aviación Civil</p>



**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 4****INSPECTORES OPERATIVOS DE LA D.N.S.O.****SECCIÓN 2. CLASIFICACION Y REQUISITOS DE INSPECTORES****ÍNDICE:**

- 177. Clasificación de Inspectores.**
- 179. Requisitos de Origen para Ser IOLA.**
- 181. Requisitos de Origen para Ser ISOA.**
- 183. Proceso de Selección.**
- 184. a 186. Reservados.**

**177. CLASIFICACIÓN DE INSPECTORES.** La Autoridad Aeronáutica de la República Argentina, (ANAC) para las tareas de Certificación, Inspección y Vigilancia de Explotadores Aerocomerciales nacionales y extranjeros operando a o desde el territorio argentino, adopta la siguiente clasificación de personas especialistas entre la dotación de personal de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO):

- A. Inspector Operativo de Línea Aérea (IOLA).** Se define Inspector Operativo de Línea Aérea (IOLA) a un profesional piloto que incorporado a la ANAC y sujeto a una capacitación técnica sistemática, estará en condiciones razonables de dirigir o conducir procesos de certificaciones operativas de explotadores aéreos nacionales, ejecutar tareas de inspección y vigilancia de los mismos, conforme a las reglamentaciones y procedimientos vigentes.
- B. Inspector de Seguridad de Operaciones Aéreas. (ISOA).** Se define Inspector de Seguridad de Operaciones Aéreas (ISOA) a un profesional especialista (Técnico Mecánico, Mecánico de a Bordo, Despachante de Aeronave, Supervisor de Rampa o Plataforma, Instructor de CRM-FFHH, Tripulante de Cabina de Pasajeros, Especialista en PREVAC, Especialista en Mercancías Peligrosas, Instructor de vuelo de VANTs/UAVs, etc.), que incorporado a la ANAC y sujeto a una capacitación técnica sistemática, estará

en condiciones razonables de apoyar a los IOLA y dirigir determinados procesos según su especialidad, en lo concerniente a certificaciones operativas de explotadores aéreos nacionales, ejecutar tareas de inspección y vigilancia de los mismos, conforme a las reglamentaciones y procedimientos vigentes.

**C. Etapas de desarrollo de los inspectores:** El proceso de capacitación, por la naturaleza de las tareas y responsabilidades que implican, necesita ser progresivo y sistémico, por lo tanto se deberán distinguir tres (3) estados o ETAPAS: 1, 2 y 3 del desarrollo del inspector.

**(1)** Etapa 1 inicial de formación.

**(2)** Etapa 2 semi experto.

**(3)** Etapa 3 experto.

**D.** Se dejará constancia en el legajo de los inspectores la etapa en la que se encuentran de su desarrollo. Sólo podrán pasar de una etapa a otra, previa nota de autorización suscripta por el Director de Operación de Aeronaves, debidamente informada al Director Nacional de Seguridad Operacional y a la Dirección de Administración y Gestión de Recursos Humanos, en donde se informará sobre el cumplimiento de los requisitos de formación establecidos en el MDI y los previstos en este Capítulo del presente manual.

*Nota: el Director de Operación de Aeronaves podrá reconocer como inspectores Etapa 3 a aquellos inspectores que acrediten suficiente experiencia en las actividades de certificación e inspección, siempre que el inspector cuente con un mínimo de CINCO (5) años de experiencia en el ejercicio de sus funciones a computarse desde su designación.*

**E.** Los alcances básicos de los IOLA e ISOA según sean ETAPA 1 ó 2 ó 3, es la siguiente:

**(1) IOLA/ISOA Etapa 1 inicial de formación:** su alcance básico es aprender bajo supervisión. No podrá realizar actividades de certificación de explotadores aéreos durante esta etapa, ni tener a cargo empresas como POI.

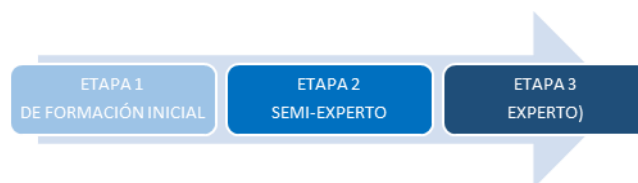
Deberá completar durante esta etapa de formación todos los cursos transversales del Manual de Instrucción de ANAC (MDI) y los cursos básicos del Inspector de Operaciones del Anexo 2 del MDI, con sus respectivos OJTs.

En caso de completar la formación requerida en cursos y luego de al menos de 12 meses de experiencia en la función, podrá, si así lo considera el Director de Operación de Aeronaves, pasar a prestar funciones como ISOA/IOLA Etapa 2.

- (2) IOLA/ISOA Etapa 2 semi-experto:** su alcance básico es profundizar su aprendizaje, asesorar y ejecutar tareas de inspección de campo integrando equipos bajo supervisión. En esta etapa no podrá desempeñarse como JEC ni tener a cargo empresas como POI.

Durante esta etapa deberá finalizar su formación realizando los cursos transversales de la DNSO y los respectivos cursos de su especialidad, con sus respectivos OJTs, según el Anexo 2 del MDI. Con posterioridad finalización de su instrucción y luego de al menos de 24 meses de experiencia en la función, podrá, si así lo considera el Director de Operación de Aeronaves, pasar a prestar funciones como ISOA/IOLA Etapa 3.

- (3) IOLA /ISOA Etapa 3 experto:** su alcance básico es dirigir / apoyar procesos, inspeccionar, vigilar y aprobar documentos, programas, certificar y estará supervisado por el Jefe de Departamento. Los IOLAs podrán ser designados como POI y / o Jefe de Equipo de Certificación. Para desarrollar sus tareas recurrirán a los especialistas necesarios (ISOA) u otros IOLAs Etapa 2 ó 3.



**179. REQUISITOS DE ORIGEN PARA SER IOLA.**

- A.** Un Inspector Operativo de Línea Aérea (IOLA) debe tener de origen las calificaciones, experiencia, conocimientos y habilidades según lo siguiente:
- (1)** Tener Licencia de Piloto de Transporte Línea Aérea (TLA) para Avión o Helicóptero.
  - (2)** Tener Licencia de Instructor de Vuelo.
  - (3)** La ANAC definirá los requisitos de Aptitud Psico-física que corresponda.
  - (4)** Tener significativa experiencia como piloto al mando en un variado tipo de aeronaves (Idealmente, no menos de 5.000 Hs. de vuelo en aviones de transporte civil o militar), como las utilizadas por los explotadores aerocomerciales argentinos, o por lo menos tener en una de ellas.
  - (5)** Tener experiencia como instructor de vuelo en aeronaves de pequeño y/o gran porte y/o simuladores de vuelo, según corresponda.
  - (6)** Estar calificado o haber obtenido recientemente calificación sobre el tipo de aeronave que inspeccionará, o sobre un tipo de aeronave con características operacionales similares para la cual va a recibir instrucción en simulador.
  - (7)** Tener experiencia en tipos de operaciones comparables a las que habrá de cubrir la inspección, incluida toda autorización específica que figure en las especificaciones relativas a las operaciones (por ejemplo, EDTO, LVO, PBN).
  - (8)** Tener conocimiento del Código Aeronáutico y su reglamentación.
  - (9)** Tener conocimiento de requerimientos y procedimientos en chequeos en vuelo para Tripulantes de Vuelo o experiencia en programas de entrenamiento y evaluación de procedimientos.
  - (10)** Tener experiencia en planificación de operaciones aéreas y control operacional, sean estas civiles o militares.

- (11) Tener conocimiento básico sobre especificaciones relativas a las operaciones y programas de instrucción aplicables para una Línea Aérea.
- (12) Poseer un sólido concepto de los procedimientos de seguridad aérea.
- (13) Tener habilidad para redactar y enviar documentación de trabajo.
- (14) Tener habilidad para comunicarse y mantener relaciones interpersonales con explotadores y usuarios en general. Además de tacto, paciencia e iniciativa orientada a la Seguridad Operacional.
- (15) No tener en su legajo profesional antecedentes desfavorables en cuanto a aptitud de vuelo e infracciones aeronáuticas, tomando como referencia los últimos diez años.

#### **181. REQUISITOS DE ORIGEN PARA SER ISOA**

**A.** Un Inspector de Seguridad Operacional Aérea (ISOA) debe tener de origen o previamente las calificaciones, experiencia, conocimientos y habilidades según lo siguiente:

- (1) Tener una Licencia, Habilitaciones o Certificado de Competencia conforme a las RAAC.
- (2) La ANAC definirá los requisitos de Aptitud Psicofísica que corresponda.
- (3) Experiencia en las actividades de una Línea Aérea o en cuestiones técnico-operativas de la aviación y específicamente en lo que respecta a:
  - (a) Despacho de aeronaves o
  - (b) Servicios de Rampa o plataforma
  - (c) Transporte sin riesgo de Mercancías Peligrosas
  - (d) Prevención de Accidentes.
  - (e) CRM-FFHH
  - (f) Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCPs)
  - (g) Mecánico de a Bordo/ Técnico de a Bordo.
  - (h) Instrucción de vuelo de VANTs/UAVs.

- (4) Tener experiencia como instructor / profesor en las actividades mencionadas en (3).
- (5) Estar calificado o haber obtenido recientemente calificación sobre el tipo de aeronave utilizada, o sobre un tipo de aeronave con características operacionales similares para la cual va a recibir instrucción en simulador para los casos de TCPs y Despachantes de Aeronaves.
- (6) Tener experiencia en tipos de operaciones comparables a las que habrá de cubrir la inspección, incluida toda autorización específica que figure en las especificaciones relativas a las operaciones (por ejemplo, EDTO para despachantes y mercancías peligrosas para los técnicos de dicha área).
- (7) Poseer conocimiento del Código Aeronáutico y su reglamentación.
- (8) Tener conocimiento básico sobre programas de instrucción, capacitación y entrenamiento que correspondan según la especialidad.
- (9) Tener habilidad para redactar y enviar documentación de trabajo.
- (10) Tener habilidad para comunicarse y mantener relaciones interpersonales con explotadores y usuarios en general. Además de tacto, paciencia e iniciativa orientada a la Seguridad Operacional.
- (11) No tener en su legajo profesional antecedentes desfavorables en cuanto a aptitud profesional e infracciones aeronáuticas, tomando como referencia los últimos diez años.

**183. PROCESO DE SELECCIÓN.** Los candidatos a inspectores que la Dirección Nacional de Seguridad Operacional incorpore, serán seleccionados conforme a los criterios que oportunamente se establezcan.

**184. a 186. RESERVADOS**

**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 4****INSPECTORES OPERATIVOS DE LA D.N.S.O.****SECCIÓN 3. INSTRUCCION DE INSPECTORES OPERATIVOS DE LINEA AEREA (IOLA) E  
INSPECTORES DE SEGURIDAD DE OPERACIONES AEREAS (ISOA)****187. INSTRUCCIÓN DE INSPECTORES OPERATIVOS**

- A.** Los inspectores operativos (IOLA e IOSA) incorporados a la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO) deberán realizar su instrucción en cumplimiento con la política de instrucción de ANAC y según lo determina el MANUAL DE INSTRUCCIÓN (MDI) de la ANAC, aprobado por la Resolución ANAC N° 255 de fecha 21 de agosto de 2024 (RS-2024-255-APN-ANAC#MEC).
- B.** El proceso de instrucción de un inspector de operaciones por la naturaleza de las tareas y responsabilidades asignadas necesita ser progresivo y sistémico, conforme lo determina el MDI.
- C.** La instrucción del inspector de operaciones supone la realización de: a) cursos transversales generales para personal de ANAC (v. Anexo IF-2024-89112802-APN-DGLTYA#ANAC de la Resolución ANAC 255/2024), b) cursos transversales específicos de la DNSO (v. Anexo IF-2024-89078290-APN-DGLTYA#ANAC de la Resolución ANAC 255/202) y cursos transversales específicos de Operaciones (v. Anexo IF-2024-89078974-APN-DGLTYA#ANAC de la Resolución ANAC 255/2024). En dichos cursos se especifica la periodicidad de los mismos (incluyendo la instrucción recurrential en tipos de aeronaves) y las actividades de entrenamiento en el trabajo (OJT).
- D.** La planificación y ejecución de la instrucción de los inspectores de operaciones se desarrollará siguiendo lo establecido en el MDI y la Dirección de Operación de Aeronaves y un Coordinador de Instrucción del área de Operaciones, quienes serán los responsables por la implementación del MDI para la instrucción de los inspectores de operaciones.

**188. a 194. RESERVADOS**



**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 4****INSPECTORES OPERATIVOS DE LA DNSO****SECCIÓN 4. FUNDAMENTOS Y FACULTADES LEGALES DEL INSPECTOR.****ÍNDICE:****195. Fundamentos.****197. Facultades.****198. a 200. Reservado.**

**195. FUNDAMENTOS.** Los fundamentos legales que garantizan el accionar de los inspectores surgen de un conjunto de normas jurídicas a partir de los artículos, 9, 10, 12, 29, 76, 78, 105, 108, 129, 133, 135, 191, 193, 202, 203, 206 y concordantes del Código Aeronáutico, y normas reglamentarias.

**197. FACULTADES.** Las facultades se enumeran a título enunciativo y no taxativo, a continuación:

**A.** Prohibir la operación de una aeronave que transporte elementos considerados peligrosos.

**B.** Exigir la exhibición de la documentación técnico-operativa obligatoria de la aeronave y de las actividades aerocomerciales. Prohibir la operación de una aeronave ante la negativa de exhibición o inexistencia de la documentación pertinente, o cuando la misma se encontrare vencida.

**C.** Ejercer la fiscalización técnica-operativa del explotador aéreo.

**D.** Practicar las verificaciones pertinentes, relativas a las personas, aeronaves, tripulantes y cosas transportadas antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o en su estacionamiento y adoptar las medidas adecuadas para la seguridad del vuelo.

**E.** Prohibir el ejercicio de la función aeronáutica a todo personal de a bordo o de superficie que se niegue a exhibir o carezca de la certificación de su idoneidad, o cuando la misma se encontrare vencida.

## SECCIÓN 4. 2

- F.** Verificar la integración mínima de la tripulación de una aeronave destinada al servicio de transporte aéreo, según las Especificaciones Relativas a las Operaciones del explotador aerocomercial y, en caso de incumplimiento, prohibir la operación aérea de la misma.
- G.** Suspender preventivamente la actividad aérea de un explotador cuando considere que no estén cumplidas las condiciones de seguridad requeridas.
- H.** Prohibir el empleo de una aeronave que no ofrezca seguridad.
- I.** Salir, entrar y transitar por las zonas y jurisdicciones aeroportuarias, instalaciones del explotador o todo otro lugar que esté relacionado con el ejercicio de sus funciones de verificación o inspección, exhibiendo sus credenciales y autorizaciones respectivas.
- J.** Viajar en la cabina de vuelo con exclusiva prioridad, ocupando el asiento del observador, a efectos de cumplir con las facultades de fiscalización durante el vuelo. (Exclusivamente para Insp. IOLA)
- K.** Informar para suspender preventivamente a un explotador cuando se opusiese a la fiscalización o inspecciones establecidas.
- L.** Informar para suspender preventivamente a un explotador cuando dejase de reunir alguno de los requisitos exigidos para la obtención de la autorización correspondiente.
- M.** Prohibir la operación aérea de una aeronave cuando las pólizas de seguro se encuentren vencidas.
- N.** Ingresar a un lugar apto para la actividad aérea, incluyendo sus instalaciones, a efectos de verificar si se ejecutan actividades aeronáuticas seguras, pudiendo requerir el auxilio de la fuerza pública para el ejercicio de su función y adoptar las medidas que sean pertinentes.

Para un mayor detalle de las facultades de los inspectores de operaciones se recomienda la lectura de las “**Directrices para el ejercicio de Actividades de Inspección**”, aprobadas por la Resolución ANAC N° 261/2022 y modificadas por la Resolución ANAC N° 278/2024.

**NOTA 1:** *Un inspector de la DNSO, estando o no en funciones, que tome conocimiento u observe actos o hechos que afecten la seguridad operacional deberá intervenir, siempre y cuando no afecte otra jurisdicción que ya está interviniendo. En ese caso se pondrá a disposición de esa jurisdicción y colaborará, sin obstruir.*

**198. a 200. RESERVADO.**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 4****INSPECTORES OPERATIVOS DE LA DNSO****SECCIÓN 5. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL INSPECTOR****ÍNDICE:**

- 201. Reglas Generales de las Funciones y Responsabilidades del Inspector.**
- 203. Funciones y Responsabilidades Particulares del Inspector Principal de Operaciones (POI).**
- 205. Funciones y Responsabilidades del Jefe de Equipo de Certificación.**
- 207. Funciones Generales de los IOLA e ISOA.**
- 208. Funciones y responsabilidades del inspector de operaciones en el marco de la Comisión para la Prevención de Accidentes e Investigación (CoPRal).**
- 209. Objetivos de Cada Inspección.**
- 210. Actividades de los IOLA e ISOA en el marco del SMS.**
- 211. Procedimientos.**
- 212. a 216. Reservado.**

- 👉 APÉNDICE 1 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE PLATAFORMA PARTE 121**
- 👉 APÉNDICE 2 GUÍAS PARA INSPECCIÓN DE RUTA PARTE 121 (DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD DE OPERACIONES AEREAS y CABINA DE PASAJEROS)**
- 👉 APÉNDICE 3 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE BASE DE ESCALA ARGENTINA EN EL EXTERIOR**
- 👉 APÉNDICE 4 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE BASE ESCALA EMPRESAS EXTRANJERAS EN EL PAIS**
- 👉 APÉNDICE 5 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE BASE ESCALA RAAC 121**

- ☞ **APÉNDICE 6 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE BASE PRINCIPAL RAAC 121 – OPERACIONES REGULARES**
  
- ☞ **APÉNDICE 7 GUÍAS PARA INSPECCIÓN DE BASE PRINCIPAL - RAAC 135**
  
- ☞ **APÉNDICE 8 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE PLATAFORMA RAAC 91 y 135**
  
- ☞ **APÉNDICE 9 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE SERVICIOS DE RAMPA**
  
- ☞ **APÉNDICE 10 ACTA**
  
- ☞ **APÉNDICE 11 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LEGAJOS DE TRIPULANTES DE CABINA**
  
- ☞ **APÉNDICE 11a GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LEGAJOS DE INSTRUCTOR DE TCP (ITCP)**
  
- ☞ **APÉNDICE 12 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LEGAJOS DE DESPACHANTE**
  
- ☞ **APÉNDICE 13 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LEGAJOS DE PILOTOS**
  
- ☞ **APÉNDICE 14 GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LEGAJOS DE INSPECTOR RECONOCIDO**
  
- ☞ **APÉNDICE 15 GUÍA PARA LA EVALUACIÓN DE LA CONDICIÓN FINANCIERA DEL EXPLOTADOR**
  
- ☞ **APÉNDICE 16 GUÍA PARA LA EVALUACIÓN DE CAMBIOS SIGNIFICATIVOS EN LA DIMENSIÓN DE LAS OPERACIONES**
  
- ☞ **APÉNDICE 17 FLUJOGRAMA DE FUNCIONAMIENTO DE LA COPRAI**

**201. REGLAS GENERALES DE LAS FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL INSPECTOR.**

- A.** La Autoridad Aeronáutica de aplicación de la República Argentina (ANAC) establece que todas las certificaciones, inspecciones y vigilancia de la seguridad operacional de los explotadores nacionales, son realizadas por personal de inspectores (IOLA e ISOA) que forman parte de la dotación de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO). También alcanza lo anterior a explotadores internacionales operando en o desde territorio argentino.
- B.** Sólo es delegada a explotadores titulares de un CESA, en la figura del Inspector Reconocido, las verificaciones establecidas en las Partes 121 y 135 de las RAAC.
- C.** El personal que el explotador proponga a la DNSO para ejecutar lo dispuesto anteriormente será aprobado conforme a lo establecido en la Sección 6 de este Capítulo - Inspectores Reconocidos- (IR).
- D.** La premisa fundamental de un inspector, sin distinción de responsabilidades particulares y especialidades, es demostrar de manera permanente su buen sentido, juicio profesional, iniciativa, comportamiento y actitudes correctas e imparciales, no obstante, debe mostrarse firme a la hora de exigir el cumplimiento de las reglamentaciones.
- E.** Los inspectores designados como Jefes de Equipo de Certificación (JEC) para nuevos explotadores o Inspector Principal de Operaciones (POI) para explotadores titulares de un CESA que se encuentren operando, deben mantener frecuente enlace con los explotadores para evaluar el funcionamiento de las organizaciones, como así también conocer cómo se desarrolla la instrucción, capacitación o detectar inconvenientes. Estos inspectores deben lograr un diálogo armonioso y cordial, pero firme.
- F.** Los inspectores designados como POIs (Inspector Principal de Operaciones) de explotadores certificados bajo las Partes 121 o 135 de las RAAC y los JECs (Jefe de Equipo de Certificación) para nuevos explotadores, y con el propósito de lograr un mejor contacto, evitar burocracia no necesaria y pérdida de tiempo, serán quienes reciban directamente expedientes, documentos,

inquietudes o requerimientos por parte de los explotadores. Los Inspectores (POI o JEC) deberán estudiar y evaluar la documentación recibida y formular la pertinente respuesta al explotador. No obstante, se deberá informar al Director de Operación de Aeronaves (DOA), sobre lo actuado o solicitar temperamento a seguir sobre ciertas cuestiones que excedan sus facultades.

- G.** Todos los inspectores IOLA e ISOA que no estén afectados en particular a un determinado explotador o equipo de trabajo tendrán las siguientes funciones:
- (1)** Estudiar y evaluar documentos que por la especificidad le corresponda. (Ej.: MOE, programas de entrenamiento e instrucción del personal afectado al explotador, políticas operativas, procedimientos, etc.)
  - (2)** Revisión y aprobación de MEL.
  - (3)** Confeccionar informes, actas, memorándums y/o cualquier otra documentación que le sea requerida.

### **203. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES PARTICULARES DEL INSPECTOR PRINCIPAL DE OPERACIONES (POI)**

*NOTA: Se adopta el acrónimo POI, derivado de un término en inglés para identificar al Inspector Principal de Operaciones. Por otra parte, el acrónimo POI es el estándar reconocido en casi todo el mundo.*

- A.** La función del POI es ejercer una razonable evaluación de la manera en que el explotador aerocomercial que tiene asignado, ejecuta sus operaciones aéreas.
- B.** Sin embargo, es menester aclarar que según lo determinado en el documento OACI 8335 AN/879 “Manual de Procedimientos sobre certificación, inspección y supervisión permanente de las operaciones”, la función de inspección de la ANAC -y por ende de su delegado el inspector en particular- **“NO COMPARTE NI RESTRINGE LA RESPONSABILIDAD DIRECTA DEL EXPLOTADOR, TANTO EN LO QUE ATañE A LA SEGURIDAD COMO A LA OBSERVANCIA DE LOS REGLAMENTOS Y NORMAS DE OPERACIONES ESTATALES”**.

- C.** Para poder ser designado como POI de un explotador certificado para operar bajo las Partes 121 ó 135 de las RAAC, el Inspector Operativo de Línea Aérea (IOLA) debe haber concluido su entrenamiento conforme lo determina el Manual de Instrucción (MDI) de ANAC y sus Anexos. Sin embargo, es atribución del Director Nacional de Seguridad Operacional designar un IOLA que, cumpliendo parcialmente con las exigencias del MDI de ANAC, considere adecuado por su experiencia o calificaciones para desempeñarse como POI de un explotador certificado para operar bajo la Parte 135 de las RAAC.
- D.** Según la magnitud de un explotador por sus operaciones o la complejidad de ellas, el POI designado ejecutará su tarea formando y liderando un equipo de especialistas, que el Jefe de Departamento le asignará.
- E.** Algunos explotadores, que por el contrario tengan características simples por la naturaleza de sus operaciones o su magnitud, el POI no tendrá otros inspectores a su cargo.
- F.** Los POIs de explotadores certificados para operar bajo la Parte 135 de las RAAC pueden tener más de una empresa a cargo. Esta asignación debe ser sopesada correctamente para no recargar de trabajo a una sola persona.
- G.** Para todos los casos los POIs tendrán disponibles los especialistas necesarios ISOA (Inspector de Seguridad de Operaciones Aéreas), en todo aquello que por especificidad de los asuntos sea requerido.
- H.** Todos los POI serán designados por acto administrativo emanado de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional.
- I.** Las funciones y responsabilidades son:
- (1)** Mantener fluido y permanente enlace con el explotador (Gerente de Operaciones o equivalentes y responsables de áreas que sean de incumbencia) y poner en conocimiento del Director de Operación de Aeronaves sobre información que pueda suponer cambios o alteraciones significativas de la empresa.
  - (2)** Recibir y tramitar toda la documentación que derive de la tarea directa con el explotador.

## SECCIÓN 5. 6

- (3) Revisar constantemente la documentación del explotador (MOE, planes de instrucción, políticas operativas, procedimientos, MELs, etc.).
- (4) Evaluar y aprobar:
  - (a) Programas de entrenamiento (pilotos, inspectores reconocidos, mecánicos de abordaje, TCPs, despachante de aeronave).
  - (b) Especificaciones relativas a las operaciones, evalúa el POI y aprueba el Director Nacional de Seguridad Operacional.
  - (c) Mínimos de utilización de aeródromos.
  - (d) MELs.
- (5) Evaluar modificaciones propuestas por el explotador al MOE.

*NOTA: Otras partes del MOE serán revisadas y de no existir discrepancias u observaciones significativas se “aceptarán”.*

- (6) Convocar a reuniones de coordinación.
- (7) Realizar visitas a la base principal del explotador, para efectuar verificaciones (por ejemplo: insuficiencia en las instalaciones, programación de vuelos de los tripulantes, evaluar cursos en desarrollo, verificar ejecución del programa anual de instrucción, comprobar cumplimiento de discrepancias halladas durante una inspección de vigilancia de la seguridad operacional, etc.). Para ello deberá confeccionar un plan anual de visitas, para verificar los temas que al POI le interese ver in-situ.
- (8) Si la empresa asignada pretende disponer o dispone de inspectores reconocidos, deberá recibir documentación derivada de esa tarea delegada, tramitarla, aprobarla, controlar y supervisar los cursos para inspectores reconocidos. Aplicará la Sección 6 de este Capítulo en las tareas pertinentes y de su responsabilidad.
- (9) El POI deberá analizar los programas de entrenamiento propuestos por el explotador conforme a las reglamentaciones vigentes y aprobarlos según los Capítulos aplicables del Volumen 2 de este Manual.
- (10) Los Programas de entrenamiento tendrán una “Aprobación inicial” y si el explotador demuestra calidad y efectividad en sus procesos, se otorgará la “Aprobación final”.
- (11) El POI verificará (razonablemente) que el explotador ejecute sus programas en forma y



oportunidad, conforme a lo planificado (instrucción en tierra, en simulador o vuelo según corresponda).

- (12)** También evaluará la competencia de los instructores que han intervenido y los registros obrantes.
- (13)** Ejecutar todas las investigaciones que se le ordenen o aquellas que surjan de su conocimiento o por iniciativa y que estén directamente relacionadas a la seguridad operacional de su explotador.
- (14)** Cuando tome conocimiento de manera oficiosa o formal de cuestiones vinculadas al explotador que tiene asignado y referidas a rotaciones importantes de personal, despidos, atraso en los haberes, fallas repetitivas en las aeronaves, problemas con la idoneidad de un tripulante, devolución de aeronaves o cambios inminentes de equipamiento, deberá informar por escrito al Jefe de Departamento y simultáneamente requerirá al explotador que por nota informe o aclare determinadas situaciones.
- (15)** Si el POI toma conocimiento que su explotador certificado para operar bajo las Partes 121 ó 135 de las RAAC no ejecuta actividad de vuelo por más de 30 días o 60 días respectivamente, procederá a informar al Jefe de Departamento Explotadores Aéreos, entrar en contacto con el explotador y solicitar al mismo informe de inmediato y formalmente (nota) las causas que derivaron en la inactividad.
- (16)** Recibida la nota del explotador que suspendió sus operaciones deberá analizar pormenorizadamente las causas y proceder a iniciar un proceso de re-evaluación.
- (17)** Para cumplir con el inciso anterior se guiará por el Capítulo 1 del Volumen 2, de este Manual, Procesos de Certificación y la tarea de re-evaluación será tan compleja y profunda, dependiendo de los causales que dieron origen a la misma.
- (18)** Para todas sus funciones podrá requerir y coordinar el asesoramiento del personal especialista que necesite. (Por Ej.: despachante de aeronave, instructores de CRM-FFHH, TCPs, mecánicos/técnicos mecánicos de a bordo o aeronave, supervisores de servicios de plataforma o rampa, especialistas en programas de instrucción, etc.)
- (19)** Recibir del Departamento Seguridad de Operaciones Aéreas las discrepancias que se hubieran hallado en una inspección del explotador asignado y transmitirle a la empresa aérea de inmediato el reporte correspondiente. Debe imponer los tiempos de solución de las novedades y permanecer atento a la notificación de la empresa que informará la remediación de las discrepancias.

- (20) Relacionado a lo anterior, cuando reciba el cumplimiento de parte del explotador, coordinará la satisfacción plena del caso, para que este quede cerrado y registrado.
- (21) Debe establecer una agenda anual de tareas que abarque revisiones y correcciones, del Manual de Operaciones, programas de entrenamiento, especificaciones relativas a las operaciones, etc., en coordinación con su explotador de forma tal que el mejoramiento del mismo sea continuo y sistémico.
- (22) El POI no participará en las inspecciones regulares que se le efectúen a su explotador dentro del Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional.

## 205. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL JEFE DE EQUIPO DE CERTIFICACIÓN

- A. El Jefe de Equipo de Certificación (JEC), es un Inspector Operativo de Línea Aérea (IOLA), debidamente entrenado conforme el MDI de ANAC, especialmente designado para dirigir desde el inicio todo el proceso de certificación de un nuevo explotador o cuando un explotador certificado deba realizar importantes cambios en sus Especificaciones relativas a las operaciones.
- B. Para todos los casos los JECs se registrarán en su tarea por lo establecido en la Parte 119 de las RAAC, y tomarán de guía lo establecido en el Capítulo 1 (CERTIFICACIÓN INICIAL DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS RAAC 121 Y 135) del Volumen 2 de este Manual.

*NOTA: Es deseable que el JEC luego de haber completado el proceso, que culmina con la firma del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA), sea designado como POI de la empresa certificada, pues es él quién conocerá al máximo y desde el origen al nuevo explotador.*

## 207. FUNCIONES GENERALES DE LOS IOLA e ISOA

- A. Todos los inspectores IOLA e ISOA debidamente entrenados, aún los designados POI o JEC, cumplirán inspecciones de campo, realizando inspecciones programadas a explotadores nacionales certificados para operar bajo las Partes 121 y 135 de las RAAC.

- B.** Cuando realicen estas tareas, lo harán a órdenes del Departamento Seguridad de Operaciones Aéreas.
- C.** Las inspecciones a las instalaciones y servicios de un explotador certificado serán regulares y programadas, siendo el Departamento Seguridad de Operaciones Aéreas responsable de programar, coordinar y ejecutar las tareas.
- D.** Todas las tareas y sus resultados deberán quedar registrados en el Departamento Seguridad de Operaciones Aéreas. Para ello los inspectores utilizarán los formularios que constan en los apéndices de este Capítulo.
- E.** En general, la supervisión a explotadores certificados persigue el propósito de verificar en la práctica lo que el explotador se comprometió a realizar y en la realidad cumple.
- F.** Las inspecciones regulares serán enfocadas a:
- (1)** Bases principales de los explotadores certificados bajo la Parte 121 y 135 de las RAAC.
  - (2)** Escalas de Explotadores regulares certificados bajo la Parte 121 de las RAAC.
  - (3)** Plataforma o Rampa de Explotadores certificados bajo la Parte 121 y 135 de las RAAC.
  - (4)** Inspecciones de Rutas combinadas con control de eficiencia de pilotos, para explotadores certificados bajo la Parte 121 y 135 de las RAAC.
  - (5)** Inspecciones a los Inspectores Reconocidos (IR) de los explotadores.
  - (6)** Inspección a los Programas de Instrucción e Instructores de vuelo y tierra (TV-TCP- DAE).

Sin perjuicio de las inspecciones referidas en los puntos precedentes, los IOLA e ISOA realizarán inspecciones no programadas en el marco de la intensificación de la vigilancia producto del resultado de la evaluación de cambios operativos significativos en los términos establecidos en la Sección 9 de este Capítulo y en virtud de lo determinado en el Documento 8335 de OACI.

## SECCIÓN 5. 10

*NOTA: Efectuar una inspección de ruta a un explotador certificado bajo la Parte 135 de las RAAC con aeronaves que no dispongan en la cabina de vuelo, de un asiento de observador para el inspector, resulta inútil e ineficaz al propósito que persigue una verificación de este tipo. Se deberá buscar un método alternativo.*

- G.** Los explotadores aéreos internacionales que operen en o desde la República Argentina podrán ser inspeccionados mediante verificaciones en sus escalas, plataforma y ruta. Y esta última hasta la primera escala internacional partiendo de la República Argentina.
- H.** Toda la documentación, informes, discrepancias, etc., que surjan de inspecciones a explotadores internacionales, será tramitada por el Departamento Seguridad de Operaciones Aéreas, con cada explotador en particular y de modo directo.
- I.** Cada tarea de inspección a explotadores nacionales, así sea ejecutada por uno o más inspectores, implicará un trabajo previo de preparación que deberá ser efectuado sin excepción, con el POI de la empresa aérea, quién suministrará toda la información importante y relacionada a la tarea en particular a ejecutarse.
- J.** Todas las inspecciones generarán informes que deberán realizarse terminada la tarea. Los mismos deberán ser remitidos a cada POI para su conocimiento, registro, coordinación con su explotador y remisión a él para que solvente las discrepancias encontradas en los tiempos que el POI imponga.
- K.** La tarea de un inspector para ejecutar una inspección, comienza con la preparación y finaliza con la remisión de los informes al POI.
- L.** Los inspectores deberán tener en cuenta que los tiempos de confección de informes y trámites internos deberán ser los más acotados posible. Por lo tanto, se establece que cuarenta y ocho (48) horas, contando días laborables, es el tiempo máximo, finalizada la tarea, para completar y remitir el informe de inspección al POI.
- M.** Los IOLA e ISOA utilizarán las guías o ayuda tarea que correspondan según la inspección a realizar, que constan en los apéndices 1/16 de esta Sección.
- N.** En concordancia con lo anteriormente establecido y para que el explotador tenga de inmediato las novedades encontradas en una inspección, el inspector IOLA o ISOA, según corresponda, utilizará y entregará el Acta - Apéndice 10 de esta Sección, debidamente completada, al representante del explotador (Comandante de Aeronave, Jefe de Escala, Supervisor de Rampa o Plataforma, etc.).

- O.** Cuando personal IOLA o ISOA efectúe inspecciones en el exterior a explotadores argentinos, el Departamento Seguridad de Operaciones Aéreas verificará que las coordinaciones y trámites pertinentes con la Autoridad de Aviación Civil del otro Estado, fueron satisfactoriamente realizadas.
- P.** Los IOLA e ISOA están facultados para confeccionar Acta de Constatación de Infracción, cuando comprueben (fehacientemente documentado) la existencia de una presunta infracción aeronáutica. Para ello se regirán por lo dispuesto en la Sección 8 de este Capítulo.
- Q.** Es muy probable que durante las tareas de inspección aparezca alguna novedad que constituya un hecho relevante no relacionado al explotador, pero sí en cambio a servicios o instalaciones responsabilidad de la ANAC. Ante ello el inspector deberá confeccionar un informe circunstanciado que elevará al área pertinente.
- R.** Por la naturaleza de la novedad hallada según el subpárrafo Q, la misma puede requerir acciones inmediatas por lo tanto el IOLA o ISOA a su criterio, podrán entregar el formulario, ante las dependencias de la ANAC a las cuales les incumbe la solución o trámite ulterior. El IOLA o ISOA retendrán un recibo o constancia que harán confeccionar para estos casos. Lo indicado en último término se deberá efectuar siempre y cuando tal acción no entorpezca o demore la tarea esencial del Inspector.
- S.** Participar en el Equipo Prevención e Investigación de la CoPRAI, cuando así le sea requerido por la coordinación de ésta y por personal jerárquico de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional.
- T.** Efectuar la evaluación de las condiciones financieras o de cambios significativos de los explotadores aéreos, conforme las guías técnicas que obran en este Manual y en consonancia con lo establecido en el Documento OACI 8335, Parte IV.

*NOTA TRANSITORIA: se mantendrán vigentes las designaciones de inspectores y éstos podrán ejercer sus funciones conforme al sistema anterior a la aprobación del MDI, hasta tanto todo el*

*personal de operaciones realice la actualización de instrucción conforme al precitado MDI y sus Anexos.*

## **208. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL INSPECTOR DE OPERACIONES EN EL MARCO DE LA COMISIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INVESTIGACIÓN (CoPrAI)**

- A.** El Anexo 19 – “Gestión de la Seguridad Operacional” al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en su segunda edición, establece que *“Los Estados crearán y mantendrán un proceso para garantizar la evaluación de los riesgos de seguridad operacional asociados a peligros identificados”*.
- B.** Además, mediante la Ley N° 27.287 se constituyó el Sistema Nacional para la Gestión Integral del Riesgo y la Protección Civil (SINAGIR) dentro del cual resulta necesario integrar a la aviación civil para que, de ser necesario, la respuesta ante una emergencia o accidente aéreo resulte adecuada y suficiente.
- C.** La ANAC, a través del Departamento Vigilancia del Sistema de Seguridad Operacional, dependiente de la Unidad de Planificación y Control de Gestión, tiene a su cargo: elaborar y mantener el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP); coordinar la difusión entre los explotadores aéreos y prestadores de servicios que participan del SSP de los indicadores y las metas de desempeño de seguridad operacional como así también de toda otra meta que se fije al efecto; administrar el Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO); participar en la elaboración de normas, reglamentos, programas de capacitación y procedimientos que posibiliten mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de las actividades inherentes a la aviación civil y organizar un registro que incluya datos e informes acerca de accidentes e incidentes de aviación civil; realizar análisis de las tendencias de la seguridad operacional de las distintas áreas abarcadas; efectuar las comunicaciones pertinentes a las autoridades de aplicación sobre las debilidades detectadas en las tareas de seguimiento y vigilancia de la seguridad operacional de los explotadores aéreos, prestadores y/u operadores de servicios y, cuando sea necesario, informar respecto de la necesidad de aplicar medidas preventivas o correctivas.

**D.** Por tales razones, por medio de la Resolución ANAC N° 247/2024, se creó la Comisión para la Prevención de Accidentes e Investigación (CoPrAI); dicha comisión funcionará con miembros de la Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea, la Dirección Nacional de Seguridad Operacional, la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios y de la Unidad de Planificación y Control de la ANAC.

**E.** Las funciones de la Comisión para la Prevención de Accidentes e Investigación (CoPrAI) son:

- 1.- Realizar el análisis de riesgo preliminar ante la notificación de un suceso y determinar la apertura de una investigación independientemente de la tarea de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), en caso de corresponder.
- 2.- Validar los inspectores y / o expertos nominados para conformar el “Equipo de Prevención e Investigación”.
- 3.- Convocar a los miembros del Equipo de Prevención e Investigación que conformaran el equipo de investigación del suceso de acuerdo a la naturaleza del mismo en el caso de la apertura de una investigación y designar el investigador a cargo.
- 4.- Analizar los informes de seguridad operacional proporcionados por el Equipo de Investigación y validar las medidas de mitigación sugeridas en los mismos.
- 5.- Validar el análisis integral de la información captada por el Programa de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO, <https://www.argentina.gob.ar/anac/estadisticas>) junto con las estadísticas de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST, <https://so.jst.gob.ar/estadisticas>) y sus Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO), realizado por el Departamento Vigilancia del Sistema de Seguridad Operacional, que requieran de una observación transversal y en su caso, presentar propuestas de mejora.
- 6.- Gestionar la capacitación de los inspectores en prevención e investigación de accidentes e incidentes.
- 7.- Participar del Grupo Argentina Commercial Aviation Safety Team (A-Cast, por sus siglas en inglés) y sus grupos de trabajo.

**F.** La CoPrAI será coordinada por el Departamento Vigilancia del Sistema de Seguridad Operacional, de la Unidad de Planificación y Control de Gestión (UPCG), que ejerce las funciones de Secretaría de la Comisión. Por otro lado, el Equipo de Prevención e Investigación estará conformado por inspectores y/o expertos nominados por los directores nacionales y/o generales de acuerdo a sus antecedentes, capacitación y *expertise* técnico.

**G.** Las funciones del Equipo Prevención e Investigación de la CoPRAI son:

- 1.- Realizar las investigaciones de seguridad operacional a solicitud de la CoPRAI.
- 2.- Desarrollar los informes de seguridad operacional como consecuencia de investigaciones requeridas por la CoPRAI.
- 3- Participar de la elaboración de trabajos de seguridad productos de alertas detectadas por la CoPRAI.
- 4- Preparar la documentación solicitada por la JST en el marco de una investigación.
- 5- Participar en las Reuniones de Partes prevista en la Resolución JIAAC 16/2015 para la investigación del suceso en el caso de ser solicitado por la CoPRAI.

Los inspectores de operaciones –según su *expertise*- participarán en el Equipo de Prevención e Investigación, cuando así sea determinado por la coordinación de la CoPRAI y la autoridad competente de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional.

**H.** El procedimiento para el funcionamiento de la CoPrAI para los supuestos de Accidentes / Incidentes abordados por el Anexo 13 del Convenio de Chicago de 1944 es el siguiente:

1. El Departamento Vigilancia del Sistema de Seguridad Operacional (DVSO) de la UPGC toma conocimiento de un accidente/incidente a través de la JST en virtud del Acuerdo marco rubricado.
2. Se da aviso al CoPrAI a través de los canales oficiales GDE para su convocatoria.
3. El CoPrAI recibe la convocatoria y establece si el suceso se encuentra dentro del referido Anexo 13. En caso de estar incluido dentro de este Anexo, solicita al DVSO la intervención ante la JST a los fines de requerir toda la información recabada por estos durante la Fase inicial de investigación del suceso.
4. Una vez recopilada la información, se envía al CoPrAI y estos deciden, posterior a un análisis de riesgo preliminar, generar la convocatoria del Equipo de Investigación y designan el investigador a cargo. En caso contrario, notifican al DVSO a través de los canales oficiales el resultado del análisis.
5. En el caso que se convoque al Equipo de Investigación, estos reciben la convocatoria, recaban la información y generan un informe que contenga: Datos generales (a quien va dirigido, el motivo y antecedentes), reseña del suceso, análisis de riesgo, conclusiones y recomendaciones.



6. El CoPrAI una vez recibido el informe, toman conocimiento del mismo y remiten al DVSO. Este último recibe el informe y comunica a la Alta Gerencia y a las áreas interesadas.
  7. El DVSO incorpora el informe a sus registros de estadísticas para realizar el análisis de tendencias.
- E.** El procedimiento para el funcionamiento de la CoPrAI para los supuestos de Accidentes / Incidentes no abordados o comprendidos por el Anexo 13 del Convenio de Chicago de 1944 es el siguiente:
1. En virtud del análisis integral de la información captada por el Programa de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO) junto con las estadísticas de la Junta de Seguridad en el Transporte y sus Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) realizado por el DVSO, se convoca al CoPrAI a través de los canales oficiales GDE.
  2. El CoPrAI recibe la convocatoria y realiza un análisis de riesgo preliminar a fin decidir la convocatoria o no del Equipo de Investigación. En caso de no optar por la convocatoria informara al DVSO por los canales oficiales.
  3. En el caso de convocar al Equipo, el mismo dará inicio a la investigación y recabara toda la información necesaria (notificaciones PNSO, antecedentes de auditoría, información meteorológica, etc) para realizar un informe que contenga: Datos generales (a quien va dirigido, el motivo y antecedentes), reseña del suceso, análisis de riesgo, conclusiones y recomendaciones.
  4. El CoPrAI, una vez recibido el informe, toman conocimiento del mismo y remiten al DVSO. Este último recibe el informe y comunica a la Alta Gerencia y a las áreas interesadas.
  5. El DVSO incorpora el informe a sus registros de estadísticas para realizar el análisis de tendencias.
- F.** Para mayor detalle sobre el procedimiento de funcionamiento de la CoPrAI para los supuestos de Accidentes / Incidentes comprendidos por el Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y para aquellos que no estén abarcados por dicho Anexo, ver el **APÉNDICE 17 – FLUJOGRAMA DE FUNCIONAMIENTO DE LA COPRAI** de este Capítulo.

**209. OBJETIVOS DE CADA INSPECCIÓN**

*NOTA 1: El sistema montado para la inspección de explotadores aerocomerciales, tiene como meta principal determinar el nivel operacional y de seguridad que el explotador puede conseguir y que en realidad logra en la práctica. Con este fin, el trabajo de los inspectores consiste en inspeccionar, evaluar, preparar informes y formular recomendaciones.*

*NOTA 2: Las inspecciones podrán ser “avisadas” o “sin previo aviso”. Para el caso de inspecciones en plataforma se empleará la modalidad “sin aviso previo”. Para las otras es recomendable “avisar” previamente la inspección. Esto último permitirá que los responsables de cada área en particular se encuentren presentes.*

**A.** Según queda determinado en el párrafo 207 F, los tipos de inspecciones programadas a un explotador certificado bajo la Parte 121 ó 135 de las RAAC, serán dirigidas a:

- (1) Bases principales de los explotadores certificado bajo las Partes 121 y 135 de las RAAC.
- (2) Escalas de explotadores regulares certificados bajo la Parte 121 de las RAAC.
- (3) Plataforma o Rampa de explotadores certificados bajo las Partes 121 y 135 de las RAAC.
- (4) Inspecciones de Rutas combinadas con verificación de competencia de pilotos, para explotadores certificado bajo las Partes 121 y 135 de las RAAC.
- (5) Inspecciones a los Inspectores Reconocidos (IR) de los explotadores.
- (6) Inspección a los Programas de Instrucción e Instructores de vuelo y tierra (TV-TCP-DAE).

*NOTA 3: Efectuar una inspección de ruta, a un explotador 135 con aeronaves que no dispongan en la cabina de vuelo, de un asiento de observador para el inspector, resulta inútil e ineficaz al propósito que persigue una verificación de este tipo. Se deberá buscar un método alternativo.*

**B.** Cada una de ellas persigue algo en particular y TODAS CONTRIBUYEN A LA SEGURIDAD OPERACIONAL.

**C.** Las inspecciones de base principal tienen como objetivo determinar si son aceptables, desde el punto de vista operativo, las instalaciones, equipamiento, comunicaciones, facilidades para obtener información meteorológica, el seguimiento y control de las operaciones, los servicios de

apoyo en tierra y evaluar la competencia del personal que conduce las tareas. Por otra parte, es fundamental revisar el sistema de registros que tiene implementado la empresa y especialmente su sistema de instrucción y capacitación de todo el personal involucrado en las operaciones.

- D.** Las inspecciones de escala tienen el propósito de observar como se desempeña el equipo de personas que tiene en una escala un explotador certificado y evaluar como reciben, descargan y cargan y despachan un vuelo. Además, se podrá verificar el grado de capacitación, conocimientos de políticas empresariales, remisión de documentos y procedimientos por parte de la base principal.
- E.** Las inspecciones de rampa o plataforma persiguen el propósito de observar una operación en pleno desarrollo y evaluar la competencia del personal operativo que las lleva a cabo. Estas pueden efectuarse en el punto de origen o en las escalas, sin preaviso y evitando que el accionar de los inspectores entorpezca el normal desarrollo de las tareas que el personal del explotador deba realizar.
- F.** Las inspecciones de ruta tienen por objetivo verificar si son suficientes y satisfactorios los procedimientos, prácticas y equipos de control de operaciones que tiene implementado un determinado explotador, para operar en la ruta autorizada o nuevas terminales aéreas, etc. Además, y muy importante, evaluar la aptitud técnica operativa de los tripulantes de vuelo.
- G.** Una inspección de ruta podrá llevarse a cabo cuando la DNSO lo requiera para evaluar, con un Inspector de la DNSO habilitado en el tipo de aeronave, las verificaciones de competencia de las tripulaciones de vuelo, conforme al RAAC Partes 121 y 135, en las sub-partes que correspondan. Para evitar superposiciones el POI deberá coordinar para que esa verificación sea efectuada por el inspector de la DNSO, en lugar del Inspector Reconocido (IR).
- H.** Una inspección de ruta podrá ser llevada a cabo por la ANAC cuando sea necesario verificar la competencia de una tripulación de vuelo o de un inspector reconocido (IR) propuesto por el explotador. Para este último caso el chequeo se le efectuará al IR cumpliendo su rol, siempre y cuando la cabina de la aeronave permita la ubicación de un segundo observador (inspector de la DNSO).

- I. Las inspecciones a los inspectores reconocidos (IR) tienen como objetivo supervisar y verificar su competencia en el desarrollo de las tareas delegadas.
- J. Inspección a los Programas de Instrucción e Instructores de vuelo y tierra (TV-TCP-DAE): Tiene por objeto verificar que el programa de instrucción del explotador cumple con los requisitos reglamentarios, que los métodos de instrucción son efectivos y que los instructores mantengan un nivel constante de conocimientos, pericia y cualificaciones (ver Capítulos 2, 3 y 7 del Volumen II de este Manual).
- K. Sin perjuicio de las mencionadas inspecciones programadas, pueden surgir inspecciones no programadas como consecuencia del accionar de oficio de la Autoridad Aeronáutica ante hechos de público y notorio conocimiento, ante denuncias verosímiles de los particulares, ante requerimiento de otra autoridad pública o frente a la determinación de la degradación de la seguridad operacional como consecuencia del cambios significativos o tendencias desfavorables económicas por parte de los explotadores aéreos. En todos estos casos, la finalidad será determinar si existen factores que pueden poner en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas.

## **210. ACTIVIDADES DE LOS IOLA E ISOA EN EL MARCO DEL SMS.**

- A. Los Apéndices C de las Partes 121 y 135 de las RAAC establecen la obligación que tienen los explotadores de servicios aéreos para desarrollar e implantar un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Este sistema debe ser aceptado por la ANAC de tal manera que esta última se asegure que el mismo cumple, al menos, con los criterios y contenidos mínimos que le permita alcanzar sus objetivos de seguridad operacional.
- B. La aceptación de la ANAC implica también el aseguramiento de la compatibilidad entre el SMS propuesto por el explotador y el programa estatal de seguridad operacional del Estado (SSP).
- C. La ANAC deberá considerar tanto la implementación del SMS de nuevos solicitantes de un CESA (certificación inicial) como de explotadores existentes (que realizarán una transición a un entorno SMS).

- D. El proceso de aceptación del SMS es un proceso continuo del plan de implementación del SMS presentado por el explotador y también aceptado por la ANAC. En la aceptación del SMS del explotador de servicios aéreos, los inspectores de operaciones deberán evaluar, como parte de sus tareas, la implementación del SMS por parte de los explotadores aéreos.
- E. El inspector de operaciones tiene, entre sus funciones, las de asesorar y guiar al explotador en la implementación de su SMS y apoyar una implementación normalizada.

## 211. PROCEDIMIENTOS

- A. En el Capítulo 5 del Volumen 1, se describen los procedimientos más comunes que serán utilizados por los IOLA e ISOA según corresponda y que sean aplicables para cada inspección, o verificación que sea necesaria llevar a cabo.
- B. Dado que el personal de inspectores que cumple sus tareas en la DNSO es un profesional experimentado que posee su propio nivel de idoneidad, las siguientes guías contienen una serie de prácticas seleccionadas que ayudarán al inspector con sus funciones y facilitarán la estandarización al momento de evaluar o verificar.
- C. Listado de Apéndices:
  - (1) Guía para inspección de Plataforma. Parte 121
  - (2) Guías para Inspección de Ruta. Parte 121 (DEPARTAMENTO SEGURIDAD DE OPERACIONES AEREAS y CABINA DE PASAJEROS)
  - (3) Guía para Inspección de Base de Escala Argentina en el Exterior
  - (4) Guía para Inspección de Base Escala Empresas Extranjeras en el País
  - (5) Guía para Inspección de Base Escala RAAC 121
  - (6) Guía para Inspección de Base Principal RAAC 121 – OPERACIONES REGULARES.
  - (7) Guía para Inspección de Base Principal – OPERACIONES NO REGULARES - RAAC135 y 121.
  - (8) Guía para Inspección de Plataforma RAAC 91 y 135.
  - (9) Guía para Inspección de Servicios de Rampa.
  - (10) Acta

- (11) Guía para Inspección de Legajos de Tripulantes de Cabina.
- (11a) Guía para Inspección de Legajos de Instructor de TCP (ITCP).
- (12) Guía para Inspección de Legajos de Despachantes.
- (13) Guía para Inspección de Legajos de Pilotos.
- (14) Guía para Inspección de Legajos de Inspector Reconocido.
- (15) Guía para la evaluación de la condición financiera del explotador.
- (16) Guía para la evaluación de cambios significativos en la dimensión de las operaciones.
- (17) Flujograma de Funcionamiento de la CoPrAI.

**212. a 216. RESERVADO**



Mercancías Peligrosas: Medidas de seguridad y documentos		
Análisis del Manifiesto de Carga		
Novedades de mantenimiento – Uso de la MEL		

<b>CABINA DE VUELO</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Equipamiento de vuelo (cartografía, linterna)		
Oxígeno y máscaras		
PBE (ubicación, estiba, precintos, fecha de fabricación)		
Hacha (ubicación y estiba)		
Linternas (ubicación y funcionamiento) –		
Extintores de incendio (verificar vencimiento)		
Certificados de Aeronavegabilidad y de Matrícula		
Copia del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos		
OpSpecs		
Copias de los Anexos I y II		
Manual de Vuelo del Avión (AFM)		
Manual de Operaciones de la Empresa (MOE)		
Lista de Control de Procedimientos (LPC)		
Lista de Equipamiento Mínimo (MEL)		
Registro Técnico de Vuelo		
Certificado de Radio Operador Restringido (al menos 1 por tripulación)		
<b>CABINA DE PASAJEROS</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Registro de novedades de cabina		
Avisos de no fumar y ajustar cinturones		
Cartilla de instrucciones de emergencia para pasajeros		
Luces de emergencia (sendero, techo y salidas)		
Botiquín de Primeros Auxilios (vigencia, precinto, responsabilidad del control)		
Equipo médico de a bordo (vigencia, precinto, responsable del control y ubicación)		
Equipo Desfibrilador Automático Externo (AED) operativo y habilitado.		
ELT		
<b>CARGA / DESCARGA / REABASTECIMIENTO</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Carga de combustible con pasajeros a bordo (procedimiento en cabina de vuelo y cabina de pasajeros)		
Carga de combustible sin pasajeros a bordo (procedimientos de tierra)		
Carga de combustible con motor en marcha (procedimientos en cabina de vuelo, cabina de pasajeros y tierra)		
Carga en bodegas. Plan de cargas. Fijación		



Tratamiento de Mercancías Peligrosas				
Repuestos, herramientas, etc. en bodega (estiba, fijación)				
Elementos de amarre (cantidad suficiente y estado)				
<b>SERVICIOS DE RAMPA</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>		
Servicio de Rampa propio o tercerizado				
Supervisión				
Dotación de personal				
Calzas, frenos, elementos de señalización				
Estado de vehículos y elementos móviles				
Uso del tractor, de la barra de empuje y del remolque				
Extintores en tierra (cantidad, estado)				
Orden y limpieza en plataforma				
Recarga de agua, extracción de aguas servidas (procedimientos y equipos)				
Señalamiento de tierra adecuado para estacionar aeronaves				
Equipamiento del personal para clima adverso (frío/calor/lluvia)				
Equipamiento móvil para clima adverso (frío/calor/lluvia)				
<b>PERSONAL DE RAMPA</b>				
Apellido y nombre/s	Función	Licencia (tipo y N°)	C.M.A.	Último entrenamiento

**OBSERVACIONES**

**OTROS**

**FIRMA DEL INSPECTOR**

**APÉNDICE 2**

**INSPECCIÓN DE CABINA DE PASAJEROS (RUTA) RAAC 121**

Explotador		O/I N°:	
Vuelo N°:	Ruta	Fecha	
Tipo de aeronave		Matrícula	
Inspector (Apellido y nombre/s):			
<b>INSPECCIÓN DE CABINA DE PASAJEROS</b>		<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Verificar el Libro de Novedades de Cabina de Pasajeros (ítems abiertos y diferidos)			
Verificar trabas de la puerta de la cabina de vuelo			
Megáfonos: ubicación, letreros de indicación y funcionamiento			
Extintores de incendio (cantidad correcta, estiba, vigencia)			
Equipos de oxígeno de emergencia portátil: control de presión, cantidad y estado de máscaras			
PBE – Ubicación, estiba y precintos de seguridad			
Chalecos salvavidas o elementos de flotación: cantidad			
Balsas salvavidas: estiba, presión arco verde y estado general (si corresponde)			
Toboganes: presión arco verde y estado general			
ELT: Verificar “listo para operar” (si se tiene acceso).			
Linternas: ubicación, cantidad y funcionamiento			
Cartilla de Instrucciones de Emergencia (una por asiento de pasajeros)			
Asientos y/o trasportines de TCP: estado general, cinturones y arneses			
PA e intercomunicadores			
Galleys: estado general, trabas correspondientes (existencia de elementos sueltos, deshechos/corrosión)			
Baños: estado general, detectores de humo y matafuegos automáticos instalados, señales y luces			
Áreas de equipajes (mecanismos de seguros)			
Luces de emergencia (sendero, techo y salidas)			
Asientos de pasajeros (condición general)			
Cinturones de seguridad en todos los asientos			
Salidas de emergencia (avisos y señales en español e inglés)			
Avisos de no fumar y ajustar cinturones			
Equipo médico de a bordo (vigencia, precinto, responsable del control y ubicación)			
Botiquín de Primeros Auxilios (vigencia, precinto, responsable del control)			
Equipo Cardiodesfibrilador Automático Externo			
Salidas de emergencias libres de obstáculos y cartilla de operación de las puertas/ventanilla de emergencia			
Verificar en briefing, coordinación y sistemas de códigos para comunicaciones con cabina de vuelo.			
Medidas de seguridad (security): control de personal ajeno a la operación (limpieza, catering, etc.)			
Manual del TCP (verificar última revisión)			
Coordinación entre cabina de vuelo y cabina de pasajeros			

Control del abordaje de los pasajeros		
Control del tamaño de equipajes de mano		
Verificar cabina de vuelo trabada cuando se inicia la operación (ingreso o salida de personal en vuelo).		
Anuncios de seguridad.		
Luces de la cabina de pasajeros en tenue para los despegues y aterrizajes nocturnos		
Control de los equipos electrónicos durante los despegues y aterrizajes		
Verificar que no haya objetos sueltos previo al despegue		
Control de todas las áreas de la cabina durante el vuelo		
Cumplimiento de las directivas en caso de turbulencia		
Verificar que no haya objetos sueltos previo al aterrizaje		

**OBSERVACIONES**

**OTROS**

\_\_\_\_\_  
**FIRMA DEL INSPECTOR**



ruta y destino)							
Novedades de mantenimiento Uso de la MEL / CDL							
Mercancías Peligrosas: Medidas de seguridad y documentación							
Manifiesto de Peso y Balanceo <input type="checkbox"/> Mecanizado <input type="checkbox"/> Manual							
Análisis operativo final							
Determinación del combustible crítico							
Reunión prevuelo con la tripulación							
¿Ha recibido capacitación SMS (días / frecuencia)?							
¿Conoce el sistema de reportes de la Empresa?							
¿Conoce el PNSO (llenado y envío)?							
<b>ETAPAS DEL VUELO</b>							
Aeropuerto		Aeropuerto		Tiempo total	Combustible		
Salida	Hora	Llegada	Hora	calza - calza	Salida	Llegada	Remanente
<b>PREPARACION PREVIA AL VUELO</b>				<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>		
Verificar el control del RTV y MEL/CDL realizado por la tripulación de vuelo.							
Chequeos de servicio propios a la operación EDTO*							
Cumplimiento de la inspección exterior de acuerdo con el FCOM de la Aeronave							
Carga de combustible con o sin pasajeros a bordo, procedimientos de seguridad							
Oxígeno y máscaras (verificar)							
PBE (ubicación, estiba, precintos, vencimientos)							
Hacha (ubicación y estiba)							
Linternas (ubicación y funcionamiento)							
Extintores de incendio (cantidad y vencimiento)							
Cartografía (valija de vuelo) Verificar si tiene autorizado en las OpSpecs el uso del EFB							
Certificados de Aeronavegabilidad y de Matrícula							
Copia del C.E.S.A. certificada por la ANAC							
OpSpecs							
Copias de los Anexos I y II							
Manual de Vuelo del avión (AFM)							
Manual de Operaciones de la Aeronave (FCOM)							
MOE (partes pertinentes)							
LCP / QRH (uso de las listas; control cruzado PF/PNF)							
MEL /CDL							
RTV							
Tablas de performance EDTO *							
Certificado Radio Operador Restringido (al menos 1 por tripulación)							
<b>PREPARACIÓN DE CABINA DE VUELO</b>				<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>		

Recepción e interpretación de ATIS		
Funcionamiento de sistemas electrónicos: GPWS / TCAS / FMS / EFIS / RADAR / ACARS y otros instalados en el avión		
Preparación de la cabina de acuerdo con el FCOM		
Selección de radio ayudas, altitudes, velocidades, etc. de acuerdo con el procedimiento de salida (SID, EOSID, visual, etc.)		
Briefing de puesta en marcha, rodaje, salidas y ascenso, incluyendo el concepto de cabina estéril. Lista de Controles		
Ingreso de la ruta y los EEP, ETP y EXP.		
Verificación de los equipos de comunicaciones requeridos para el control operacional (HF, ACARS y SELCAL)*		
Verificación de la hora UTC		
<b>PUESTA EN MARCHA / RODAJE/ DESPEGUE</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Permiso de Tránsito (recepción y colación)		
Remolque y/o retroceso		
Puesta en marcha – Procedimiento		
Rodaje: Control de velocidad y la trayectoria. Uso de la cartografía		
Cumplimiento de las listas de control de procedimientos (LCP) previas al despegue		
Despegue: Criterio operativo		
Aplicación y ajuste de la potencia/empuje.		
Control de velocidades en despegue y durante la salida		
Viento cruzado		
Técnica de la rotación		
Procedimiento de abatimiento de ruido		
<b>ASCENSO / CRUCERO</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Cumplimiento del procedimiento de salida		
Mantenimiento de altitudes, velocidades, rumbos, restricciones, etc.		
Cumplimiento y control del OFP		
Cambios en el plan de vuelo (ATC, MET, Performance)		
Contacto con el CCO		
Gestión del combustible		
<b>ANTES DEL INGRESO AL ÁREA DE OPERACIÓN Y DURANTE EL VUELO EDTO.</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Actualización de la MET (METAR y TAF)		
Briefing EDTO		
Chequeo de altímetros (RVSM) y uso de los bugs.		
Verificar Mach Number autorizado.		
Control del combustible en la entrada al área de operación, en los puntos críticos y a la salida del área.		
Control de los sistemas de navegación		
Cumplimiento de las MNPS		
Uso de las cartas de ploteo		
Ingreso de los aeropuertos de alternativa en la página FIX		

Verificación del curso y distancia al próximo WPT		
Verificación de la válvula de alimentación cruzada de combustible		
Briefing de descenso de emergencia por despresurización y/o fallas de motor. Aeródromos de alternativa		
<b>DESCENSO APROXIMACION ATERRIZAJE</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Recepción e interpretación del ATIS		
Preparación de la cabina para la aproximación		
Lectura e interpretación de la cartografía		
Briefing de descenso, aproximación, aterrizaje y rodaje		
Cumplimiento de altitudes, velocidades y restricciones		
Aproximación estabilizada		
Tipo de Operación <input type="checkbox"/> Diurno <input type="checkbox"/> Nocturno <input type="checkbox"/> VMC <input type="checkbox"/> IMC		
Tipos de aproximación Precisión: <input type="checkbox"/> CAT I <input type="checkbox"/> CAT II <input type="checkbox"/> CAT III No precisión: <input type="checkbox"/> VOR <input type="checkbox"/> ADF <input type="checkbox"/> VISUAL <input type="checkbox"/> GPS		
Uso de los avisos estándar (standard call out)		
Aterrizaje: <input type="checkbox"/> Automático <input type="checkbox"/> Manual		
Procedimiento abatimiento de ruido		
Rodaje: uso de reversores y frenos en la carrera de aterrizaje, recepción e interpretación de instrucciones de rodaje. Uso de la cartografía.		
Estacionamiento: frenos y calzas, detención de motores		
Listas de control (de chequeo)		
Verificación de los errores residuales de los IRS (velocidad radial y distancias entre sí)		
<b>TRIPULACION DE VUELO</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Coordinación con personal de tierra y cabina de pasajeros		
Cumplimiento de los procedimientos normales, anormales y de emergencias		
Disciplina de trabajo, coordinación y vigilancia		
Uso del: <input type="checkbox"/> radar meteorológico <input type="checkbox"/> TCAS		
Desempeño en vuelo automático o manual del comandante y del copiloto		
Desempeño operativo del comandante		
Desempeño operativo del copiloto		
Cumplimiento del concepto de cabina estéril		
Uso de fraseología aeronáutica normalizada (Doc. ICAO 9432)		
Dominio del idioma inglés en la transmisión y recepción de las comunicaciones (si corresponde)		
<b>AERODROMOS</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Estado de radio ayudas para la aproximación		
Luces de aproximación para el aterrizaje		
Luces y señalamiento apropiado de pista, rodaje y		



estacionamiento							
Instalaciones del aeropuerto: estado general, personal de tierra, etc.							
Servicio contra incendio							
Observación de situaciones que puedan afectar la seguridad de las aeronaves y/o de los pasajeros							
<b>HABILIDADES CRM</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>					
Briefings							
Comunicaciones con los tripulantes							
Coordinación y gestión de la tripulación. Motivación							
Planificación de las actividades							
Motivación							
Toma de decisiones							
Manejo del estrés							
Comunicaciones con los pasajeros							
Consciencia situacional; vigilancia exterior							
<table border="1"> <tr> <td><b>RESULTADO</b></td> <td><b>SATISFACTORIO</b></td> <td></td> <td><b>NO SATISFACTORIO</b></td> <td></td> </tr> </table>			<b>RESULTADO</b>	<b>SATISFACTORIO</b>		<b>NO SATISFACTORIO</b>	
<b>RESULTADO</b>	<b>SATISFACTORIO</b>		<b>NO SATISFACTORIO</b>				
<b>OBSERVACIONES</b>							

Resultado:

S = Satisfactorio,

NS = No Satisfactorio, la razón estará consignada en "OBSERVACIONES"

NA= No Aplicable,

NO= No Observado

**FIRMA DEL INSPECTOR**

**APENDICE 3**
**INSPECCIÓN DE BASE ESCALA ARGENTINA EN EL EXTERIOR  
DEPARTAMENTO SEGURIDAD DE OPERACIONES AEREAS**

Explotador	O/I N°:		
Lugar	Fecha:		
Inspector:			
Jefe de escala o equivalente (apellido y nombres):			
<b>DOCUMENTACION DE LA ESCALA</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	
Verificar discrepancias anteriores.			
Certificado del Explotador			
Manual de Operaciones del Explotador (MOE)			
Manual de Mercancías Peligrosas (edición vigente)			
Organigrama de la escala – Listado de Personal			
Manual de Funcionamiento de la Escala			
Plan de emergencia del aeropuerto			
Plan de Seguridad (interferencia ilícita)			
Legajos del personal afectado a la escala			
Plan de contingencia de la empresa (accidente – seguridad)			
Especificaciones relativas a las operaciones			
<b>INSTALACIONES</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	
Condición general			
Matafuegos			
Botiquín			
<b>DESPACHANTES</b>			
<b>Apellido y nombre</b>	<b>Licencia</b>	<b>CMA</b>	<b>Ultimo entrenamiento</b>
<b>1</b>			
<b>2</b>			
<b>3</b>			
<b>4</b>			
<b>5</b>			
<b>VENCIMIENTOS DE INSTRUCCIÓN</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	
Instrucción periódica			
Manual de Mercancías Peligrosas			
Familiarización en vuelo			
CRM			
Interferencia Ilícita			
RVSM			
MEL/CDL			
Horario de trabajo			
Relación laboral (empleado, contratado o tercerizado)			

<b>PROCEDIMIENTOS DE DESPACHO</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	
Despacho Centralizado o No Centralizado ○ Centralizado ○ No centralizado			
¿Cómo se calcula el Plan Operacional de Vuelo ○ Manual ○ Mecanizado			
Manifiesto de Peso y Balanceo ○ Manual ○ Mecanizado			
Información Meteorológica			
Mercancías Peligrosas – Información al Comandante (NOTOC)			
Cierre del despacho			
<b>COMUNICACIÓN CON LA AERONAVE</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	
EQUIPO: <input type="text"/> Frecuencia			
Seguimiento del vuelo			
Comunicación con la base principal ○ Frecuencia / ○ ACARS			
<b>AREA DE MANTENIMIENTO</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	
Tipo de Servicio: ○ Propio; ○ Tercerizado			
Nombre de la empresa			
Vigencia del contrato			
<b>SERVICIO DE RAMPA</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	
Tipo de Servicio: ○ Propio ○ Tercerizado			
Nombre de la empresa			
Vigencia del contrato			
Manual de Rampa			
<b>Supervisor de rampa</b>			
Apellido y nombre	Licencia	CMA	Ultimo Entrenamiento
<b>PERSONAL DE TRAFICO (INSTRUCCIÓN)</b>	<b>CHK</b>	<b>Ultimo Entrenamiento</b>	
Mercancías Peligrosas			
Interferencia Ilícita			

**OBSERVACIONES**

**OTROS**

**ACTUALIZACION DE DOMICILIO**

**EN LUGAR DE ORIGEN**

CÓDIGO POSTAL

**TELEFONOS:**  
**FAX:**

**Correo electrónico**

**EN EL PAIS EN QUE OPERA:**

CÓDIGO POSTAL

**TELEFONOS:**  
**FAX:**

**Correo electrónico**

\_\_\_\_\_  
**FIRMA DEL INSPECTOR**

APÉNDICE 4

**INSPECCIÓN DE BASE ESCALA EMPRESAS EXTRANJERAS EN EL PAÍS  
DEPARTAMENTO SEGURIDAD DE OPERACIONES AÉREAS**

Explotador:	O/I N°:		
Fecha:	Lugar:		
Inspector:			
Jefe de Escala o equivalente (Apellido y nombre/s):			
<b>DOCUMENTACIÓN DE LA ESCALA (ANEXOS OACI 1,3 y 6)</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	
Verificar discrepancias anteriores.			
Certificación del país de matrícula para operar en:			
CAT - II ( )			
CAT - III ( )			
RVSM ( )			
RNP/RNAV ( )			
EDTO ( )			
Autorización para operar rutas comerciales en el país			
Listado del personal de la escala			
Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC)			
Organigrama de la escala			
Manual de Funcionamiento de la Escala			
Manual de Operaciones del Explotador (MOE)			
RAAC parte 91			
Legajos del personal de la escala			
Plan de Contingencia de la Empresa (accidente – seguridad)			
Plan de Seguridad Interferencia Ilícita			
<b>DESPACHANTE</b>	<b>OBSERVACIONES</b>		
Apellido y nombre/s	Licencia y N°	C.M.A.	Último entrenamiento
Familiarización en vuelo			
Mercancías Peligrosas			
CRM			
Interferencia Ilícita			
RVSM			
MEL (de aeronaves que operan)			
Manual de Mercancías Peligrosas (MOE)			
Despacho: centralizado ( ) no centralizado ( )	manual ( )	mecanizado ( )	
Horario de trabajo:			
Dependencia laboral:			
<b>PROCEDIMIENTO DE DESPACHO</b>			
Meteorología:			
Peso y Balanceo:			
Mercancías Peligrosas:			
Información al Comandante:			
Cierre del despacho:			

<b>COMUNICACIÓN CON LA AERONAVE</b>		
Equipo:	Frecuencia:	
Con la aeronave:		
Seguimiento de vuelo:		
Con la empresa:		
<b>ÁREA MANTENIMIENTO</b>		
Tipo de Servicio:	Propio ( )	Tercerizado ( )
Nombre de la empresa:		
Contrato vigente:	desde:	hasta:
<b>ÁREA SERVICIO DE RAMPA</b>		
Tipo de Servicio:	Propio ( )	Tercerizado ( )
Nombre de la empresa:		
Contrato vigente:	desde:	hasta:
Manual de Rampa:		
Supervisor (Apellido y nombre/s):		
Licencia N°:	C.M.A.	Entrenamiento:
Operador (Apellido y nombre/s):		
Licencia N°:	C.M.A.	Entrenamiento:
Señalero (Apellido y nombre/s):		
Licencia N°:	C.M.A.	Entrenamiento:
<b>OBSERVACIONES:</b>		
<b>OTROS:</b>		

ACTUALIZAR DOMICILIO:

DOMICILIO EN LUGAR DE ORIGEN:

CÓDIGO POSTAL (                      ), TEL/FAX N°:

DOMICILIO EN EL PAÍS QUE OPERA:

CÓDIGO POSTAL (                      ), TEL/FAX N°:

CORREO ELECTRÓNICO:

\_\_\_\_\_  
FIRMA DEL INSPECTOR

APÉNDICE 5

**INSPECCIÓN DE BASE ESCALA RAAC 121  
DEPARTAMENTO SEGURIDAD DE OPERACIONES AEREAS**

Explotador	O/I N°:	
Lugar	Fecha:	
Inspectores:		
Jefe de Escala o equivalente (apellido y nombres):		
<b>OPERACIONES / DESPACHO</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Verificar discrepancias inspecciones anteriores y, si corresponde, medidas de mitigación		
Instalaciones adecuadas y equipamiento		
Organigrama: funciones y tareas de todo el personal afectado		
Horarios de trabajo. Verificar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• asignación de turnos de trabajo y adecuados períodos de descanso a fin de evitar la fatiga.</li> <li>• procedimiento para que el DEA pueda reportar casos de fatiga.</li> </ul> <i>Nota para el inspector: Verificar que la gestión de la fatiga, en tanto representa un peligro para la seguridad operacional, se realice de conformidad con el SMS del explotador.</i>		
Listados de teléfonos y enlaces importantes de acuerdo con los planes de emergencia y/o contingencia – según MOE		
Procedimientos para decidir o informar la suspensión de un vuelo		
Tipo de despacho <input type="checkbox"/> Centralizado <input type="checkbox"/> Remoto		
Plan Operacional de Vuelo <input type="checkbox"/> Mecanizado <input type="checkbox"/> Manual		
Manifiesto de Peso y Balanceo <input type="checkbox"/> Mecanizado <input type="checkbox"/> Manual		
Obtención de la información requerida para el despacho: MET; AIC; NOTAMs		
Comprobar comunicaciones con la base principal.		
Verificar recepción y difusión de información operativa de base principal a escala		
Verificar comunicaciones con la aeronave <input type="checkbox"/> VHF / <input type="checkbox"/> HF / <input type="checkbox"/> ACARS / <input type="checkbox"/> Satelital		
Verificar método de control operacional de los vuelos		
Verificar existencia de fuente de energía alternativa para las comunicaciones con la aeronave.		

Uso de la MEL en el despacho			
Procedimiento de despacho de Carga			
<b>BIBLIOTECA Y REGISTROS</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	
RAACs aplicables (121 y 91)			
MOE (Despacho)			
OpSpecs (última revisión aprobada)			
Informes sobre emergencias o incidentes operativos en la escala			
Legajos del personal de la escala (despachantes, prestadores de Servicios de Rampa y Tráfico) Adjuntar al informe las planillas de control según especialidad.			
Manual de Funcionamiento de la Escala			
Plan de Respuesta de emergencia del aeropuerto			
Plan de Seguridad Interferencia Ilícita			
Manual de Mercancías Peligrosas actualizado			
MEL aplicables			
Archivo de los despachos (3 meses)			
Archivo de los Planes de vuelo ATC (3 meses)			
<b>TRAFICO</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	
Verificar procedimiento de embarque de pasajeros.			
Verificar existencia de avisos o anuncios sobre el transporte de mercancías peligrosas por parte de los pasajeros.			
Verificar curso de mercancías e interferencia ilícita.			
<b>SERVICIOS DE RAMPA</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	
Manual de Procedimientos Operativos de RAMPA. Ver fecha de actualización.			
Anexo II (Registro del Personal afectado al Servicio de Rampa y Escalas Habilitadas)			
Uniforme de la Empresa: Equipamiento de Seguridad			
Listado de Equipamiento a utilizar: tipo-marca-modelo-numeración identificadora-logo-color distintivo			
Calzas, paletas, linternas de señales			
<b>SERVICIOS CONTRATADOS</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	
¿Tienen servicios contratados? Verificar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vigencia del contrato</li> <li>• Descripción de tareas asignadas.</li> <li>• Delimitación de responsabilidades</li> <li>• Auditorías realizadas por el responsable de la escala.</li> </ul>			
<b>DESPACHANTES</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>	
Apellido y nombre/s	Licencia N°	C.M.A.	Vencimiento de instrucción




**PERSONAL DE RAMPA**

Apellido y nombre/s	Función	C.M.A.	Licencia N°	Instrucción Vencimiento
	SSR			
	OSR			
	SAE			
	SAE			
	SAE			

**OBSERVACIONES****OTROS**

---

**FIRMA DEL INSPECTOR**

APÉNDICE 6

**INSPECCIÓN DE BASE PRINCIPAL RAAC 121  
DEPARTAMENTO SEGURIDAD DE OPERACIONES AEREAS**

Explotador	O/I N°:	
Lugar	Fecha:	
Inspectores:		
Gerente de Operaciones (apellido y nombres):		
<b>ORGANIZACION</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Verificar discrepancias inspecciones anteriores		
Verificar si la licencia del Director o Gerente de Operaciones es compatible con el cargo.		
Verificar si el cargo que ocupa el Director o Gerente de Operaciones es de tiempo completo.		
<b>DOCUMENTACIÓN REQUERIDA</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Código Aeronáutico		
RAACs aplicables		
AIC operativas		
MADHEL		
AIP		
MOE (fecha de última revisión y visado)		
Especificaciones relativas a las operaciones aprobadas (original)		
¿Figuran en las Especificaciones de Operación los Inspectores/instructores del explotador?		
Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC)		
Anexo I (Aeronaves afectadas)		
Anexo II (Pilotos afectados)		
Organigrama de la base con los nombres de quienes ocupan los cargos		
Manuales de vuelo de cada tipo de aeronave		
Manual de Mercancías Peligrosas (edición vigente)		
Legajos del personal de tripulantes de vuelo, de cabina de pasajeros, despachantes y personal operativo		
<b>OPERACIONES</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Equipamiento de vuelo: 1- cartas aeronáuticas vigentes que contengan información concerniente a: (i) la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo. (ii) las ayudas de navegación; (iii) las salidas; (iv) las llegadas; y (v) los procedimientos de aproximación instrumental. 2 - Información esencial relativa a los servicios SAR del área sobre la cual vayan a volar 3- Listas de Control de Procedimientos 4- Tablas de performance con un motor		

inoperativo		
Programa de análisis de datos de vuelo. Para aeronaves de MTOW superior a 27.000 kg.		
Actualización de los contratos prestados por terceros (cartografía, bases de datos, comunicaciones, sistemas de vigilancia). Verificar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vigencia del contrato</li> <li>• Descripción de tareas asignadas.</li> <li>• Delimitación de responsabilidades</li> </ul>		
Control Operacional: ¿Cómo se lleva a cabo? (Verificar procedimiento en el MOE y en las OpSpec.)		
Seguimiento de vuelo. ¿Cómo se realiza? Verificar procedimiento en el MOE y en las OpSpecs		
¿Los encargados del seguimiento del vuelo tienen a la vista el listado de los equipos de emergencia y supervivencia que lleva a bordo la aeronave?		
¿Tienen las escalas comunicaciones con la aeronave en vuelo?		
Verificar quién y cómo se lleva el registro de las comunicaciones con las aeronaves en vuelo.		
¿Cómo realiza los cambios de tripulantes de último momento?		
Verificar los archivos de los planes operacionales de vuelo.		
Verificar los archivos de los planes de vuelo ATC		
Verificar si los inspectores del explotador y los instructores han cumplido con el adiestramiento periódico exigido. Completar la planilla de verificación de legajos correspondiente.		
¿Figuran las instrucciones para el uso de los botiquines de primeros auxilios?		
¿Quién controla el equipo de emergencia médica?		
¿Tuvieron alguna emergencia médica en vuelo? (Verificar su registro por un período de 24 meses.)		
¿Está definida en el MOE la admisión en la cabina de vuelo?		
¿Dispone de un Manual de Operaciones de la Aeronave?		
¿Quién le entrega la aeronave para el servicio? Ver procedimiento.		
¿Utilizan Lista de Equipo Mínimo? (MEL) ¿La MEL está aprobada por la DOA?		
¿Tiene establecido en el MOE el procedimiento en caso de falla de motor en vuelo?		
¿Están definidas en el MOE las operaciones en condiciones de formación de hielo?		
¿Cargan combustible con pasajeros a bordo?		

Ver procedimiento en el MOE		
Política de combustible (ver procedimiento en el MOE)		
¿Está desarrollado en el MOE el control de los pasajeros con respecto a las bebidas alcohólicas?		
¿Cómo está desarrollada en el MOE la asignación de los asientos en salidas de emergencia?		
¿Está especificado en el MOE el concepto “cabina estéril”? (fase crítica).		
¿Quién da las instrucciones a los pasajeros antes del vuelo? Verificar que esté desarrollado en el MOE.		
¿Está especificado el rol de cada tripulante en caso de emergencia? (Incluye evacuación de emergencia). Verificar si está desarrollado en el MOE.		
¿Tienen el procedimiento para la evacuación de personas que puedan necesitar asistencia en caso de evacuación de emergencia?		
Instrucción a los pasajeros en operaciones sobre grandes extensiones de agua. Ver procedimiento en el MOE.		
¿Cuál es el sistema para verificar los límites de tiempo de servicio de todos los tripulantes? Ver: programación, descanso, vacaciones. – Decreto 877/2021		
Verificar el plan de contingencia (accidente).		
¿Se le ha abonado el haber mensual o los servicios en tiempo y forma?		
<b>SMS</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Manual de gestión de seguridad		
Verificar el estado de implementación del SMS (Última fase presentada y aceptada).		
De acuerdo con el programa de SMS, ¿tienen a la vista del personal un boletín o informe sobre seguridad (safety)?		
Verificar la capacitación en SMS, de acuerdo a la Fase de implementación en curso (corresponde a partir de la fase 2).		
Verificar la existencia y conocimiento del personal, del sistema de identificación de peligros de la Empresa ( a partir de la fase 2)		
Verificar el conocimiento por parte de todo el personal del programa de notificación de seguridad operacional (PNSO) en Argentina		
Verificar las coordinaciones realizadas del plan de respuesta a la emergencia de la Empresa con los planes del aeropuerto		
<b>PILOTOS / COPILOTOS</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Verificación de legajos del personal. Agregar al informe la planilla pertinente.		
¿Cómo se integran las tripulaciones? (incluso		

las “extendidas”) teniendo en cuenta los riesgos de fatiga, dentro de los límites prescriptivos del Dto. 877/2021.		
Sistema para asignar la programación de vuelo de todos los tripulantes de conformidad con el Dto. 877/2022. Ver: (a) método de programación (b) asignación de descanso. (c) asignación de vacaciones (d) procedimiento para que el personal afectado a las operaciones pueda reportar casos de fatiga.  <i>Nota para el inspector: Verificar que la gestión de la fatiga, en tanto representa un peligro para la seguridad operacional, se realice de conformidad con el SMS del explotador.</i>		
Pilotos: entrenamiento periódico cada 6 meses –		
Pilotos: entrenamiento para operar en ambos puestos de pilotaje (si corresponde)		
Pilotos: Calificación el rutas, áreas y aeródromos		
Copiloto: entrenamiento periódico anual		
Verificaciones de la competencia de los pilotos		
Piloto al mando, control de ruta cada 12 meses		
C.M.A. (Vencimiento).		
Entrenamiento periódico en tierra (todos los tripulantes cada 12 meses)		
Experiencia reciente según (cantidad de aterrizajes diurnos y nocturnos, vuelo por instrumentos)		
Factores Humanos (empresa con menos de 10 pilotos), CRM (empresa con más de 10 pilotos) para PILOTO / COPILOTO / TCP y DESPACHANTE		
Adiestramiento en interceptación de aeronaves civiles para los pilotos		
¿Cómo ejercen el control sobre la actividad de vuelo fuera de la empresa que pudieran tener los tripulantes? – Dec. 877/2021		
<b>TRIPULACION DE CABINA DE PASAJEROS</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Verificación de legajos del personal. Agregar al informe la planilla pertinente.		
Entrenamiento periódico terrestre cada 12 meses		
C.M.A. Vencimiento		
Familiarización con la operación de la aeronave.		
Adiestramiento en mercancías peligrosas cada 24 meses		
Verificar la licencia, si corresponde a la función.		
¿Cómo se integran las tripulaciones? (incluso las “extendidas”) teniendo en cuenta los riesgos de fatiga, dentro de los límites prescriptivos del		

Dto. 877/2021.		
<p>Sistema para asignar la programación de vuelo de todos los tripulantes de conformidad con el Dto. 877/2022. Ver:</p> <p>(a) método de programación  (b) asignación de descanso.  (c) asignación de vacaciones  (d) procedimiento para que el personal afectado a las operaciones pueda reportar casos de fatiga.</p> <p><i>Nota para el inspector: Verificar que la gestión de la fatiga, en tanto representa un peligro para la seguridad operacional, se realice de conformidad con el SMS del explotador.</i></p>		
¿De quién depende?		
<b>DESPACHANTES</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Despacho <input type="radio"/> Centralizado <input type="radio"/> No centralizado		
Plan Operacional de Vuelo <input type="radio"/> Manual <input type="radio"/> Computarizado		
Peso y Balanceo <input type="radio"/> Manual <input type="radio"/> Computarizado		
Verificación de legajos del personal. Agregar al informe la planilla pertinente.		
Entrenamiento periódico terrestre cada 12 meses		
C.M.A. Vencimiento		
Familiarización con la operación de la aeronave		
Adiestramiento en mercancías peligrosas cada 24 meses		
Verificar la licencia, si corresponde a la función.		
¿De quién depende?		
¿Posee los manuales para consulta, incluido el Manual de funcionamiento de la escala?		
¿Su actividad es exclusiva? ¿Cuántas horas trabaja? Horarios de trabajo. Verificar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• asignación de turnos de trabajo y adecuados períodos de descanso a fin de evitar la fatiga.</li> <li>• procedimiento para que el DEA pueda reportar casos de fatiga.</li> </ul> <p><i>Nota para el inspector: Verificar que la gestión de la fatiga, en tanto representa un peligro para la seguridad operacional, se realice de conformidad con el SMS del explotador.</i></p>		
¿Está previsto el aeropuerto de alternativa para la partida (de acuerdo con las condiciones meteorológicas)?		

INSTRUCCIÓN	CHK	OBSERVACIONES
¿Tienen alguna empresa contratada? (CEAC, simuladores). Ver copia de los contratos actualizados		
¿Poseen un programa de instrucción aprobado por la Autoridad Aeronáutica?		
El programa, ¿contiene las instrucciones para cada tipo de aeronave, tripulantes y despachantes de aeronaves?		
Verificar con la empresa si el personal de tripulantes/despachantes y el personal de tierra han recibido el adiestramiento en interferencia ilícita (por única vez)		
El entrenamiento del procedimiento de evacuación de emergencia, ¿incluye la interacción piloto / auxiliares?		
Los procedimientos contenidos en el Manual de Operaciones de la Aeronave, ¿están incluidos en el programa de instrucción?		
¿Tienen instructores/facilitadores de FF.HH. o CRM? (ver legajo donde conste el certificado de instructor / facilitador de CRM.)		
<p>El programa de instrucción de pilotos contempla:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ CRM o FF.HH.</li> <li>▪ CORTANTE DE VIENTO</li> <li>▪ UPSET RECOVERY TRAINING</li> <li>▪ MERCANCÍAS PELIGROSAS</li> <li>▪ INTERFERENCIA ILÍCITA E INTERCEPTACION DE AERONAVES CIVILES)</li> <li>▪ METEOROLOGIA ADVERSA</li> <li>▪ PERFORMANCE DE LA/S AERONAVE/S.</li> <li>▪ DESPEGUE ABORTADO</li> <li>▪ PROCEDIMIENTO DE EGA</li> <li>▪ CENIZAS VOLCÁNICAS</li> <li>▪ RAAC</li> <li>▪ CÓDIGO AERONÁUTICO</li> <li>▪ MOE</li> <li>▪ ESPECIFICACIONES DE OPERACIÓN</li> <li>▪ EVACUACIÓN DE EGA</li> <li>▪ PROGRAMA GPWS</li> </ul>		
Verificar que en el programa estén las planillas correspondientes para cada tipo de inspección		

**OBSERVACIONES**

<b>OTROS</b>

ACTUALIZAR DOMICILIO:  
DOMICILIO EN LUGAR DE ORIGEN:

CÓDIGO POSTAL (                    ), TEL/ FAX N°:

CORREO ELECTRÓNICO:

\_\_\_\_\_  
**FIRMA DEL INSPECTOR**



APÉNDICE 7

INSPECCIÓN DE BASE PRINCIPAL RAAC 135  
DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD DE OPERACIONES AÉREAS

Explotador	O/I N°:	
Lugar	Fecha	
Inspector/es		
Gerente de Operaciones (Apellido y nombre/s):		
<b>ORGANIZACIÓN MOE</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Verificar discrepancias de inspecciones anteriores.		
Verificar el Certificado de Explotador y su vigencia		
Verificar ANEXOS I y II de las Especificaciones de Operación que estén desarrolladas		
Verificar el MOE, fecha de última revisión y visado.		
Verificar calificaciones para ejercer como Gerente/Jefe de Operaciones		
<b>BIBLIOTECA DE OPERACIONES</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Código Aeronáutico		
RAAC partes 135 y 91		
AIP		
AIC (operativas)		
MADHEL		
MOE		
¿Está incluida en el MOE la información atinente al transporte de mercancías peligrosas y las instrucciones a adoptar en caso de emergencia?		
Manual de Vuelo de cada tipo de aeronave		
Organigrama de la base principal con el nombre de quien ocupa cada cargo		
Verificar el tipo de Cartografía Aeronáutica que utilizan.		
<b>OPERACIONES</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
¿El Gerente y/o Jefe de Operaciones ocupa el cargo en forma exclusiva?		
Verificar si el piloto dispone de la siguiente documentación vigente y actualizada a bordo de la aeronave: LCP Cartas aeronáuticas correspondientes para IFR (Cartas de navegación aéreas, terminales, descenso y aproximación) Para aeronaves multimotores, las tablas de performances con un motor inoperativo		
De acuerdo con el programa SMS, ¿tienen a la vista del personal un boletín o informe sobre seguridad ( <i>safety</i> )		
¿Tienen alguna empresa contratada? ¿Qué servicio/s le brinda/n?		

Control Operacional: ¿cómo se lleva a cabo? (Verificar procedimiento en el MOE.)		
¿Tienen a la vista el listado de los equipos de emergencia y supervivencia que lleva a bordo la aeronave que está realizando un vuelo internacional?		
Verificar los archivos de los planes operacionales de vuelo.		
Verificar los archivos de los planes de vuelo ATC.		
Los inspectores y/o instructores que certifican la instrucción, ¿están reconocidos y figuran en las Especificaciones relativas a las operaciones?		
Verificar si los inspectores y/o instructores reconocidos han cumplido con el adiestramiento periódico exigido.		
¿Quién controla el equipo de emergencia médica?		
¿Tuvieron alguna emergencia médica en vuelo?		
Vacaciones de tripulantes – Decreto 877/2021		
¿Está definida en el MOE la admisión de personas en la cabina de vuelo?		
¿Se dispone de un Manual de Operaciones de la Aeronave?		
¿Se establece en el MOE el procedimiento en caso de falla de motor en vuelo?		
¿Están definidas en el MOE las operaciones en condiciones de formación de hielo?		
¿Quién le entrega el avión para el servicio? Ver procedimiento.		
¿Cuál es el sistema para verificar los límites de tiempo de servicio de todos los tripulantes? Ver: programación, descanso, vacaciones. – Decreto 877/2021		
¿Está especificado el rol de cada tripulante en caso de emergencia? (Incluye evacuación de emergencia.) Verificar si está desarrollado en el MOE		
¿Cargan combustible con pasajeros a bordo? Verificar procedimiento en el MOE.		
¿Tienen el procedimiento para la evacuación de personas que puedan necesitar asistencia en caso de evacuación de emergencia?		
¿Quién da las instrucciones a los pasajeros antes del vuelo? Verificar que esté desarrollado en el MOE.		
Política de combustible (Verificar procedimiento en el MOE.)		
¿Está desarrollado en el MOE el control de los pasajeros con respecto a las bebidas alcohólicas?		
Verificar el plan de contingencia.		
¿Están detalladas en el MOE las restricciones del piloto automático?		

¿Está especificado en el MOE el concepto de “cabina estéril”? (fase crítica)		
<b>SMS</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Verificar el estado de implementación del SMS Fecha última fase aceptada- ¿Fase vencida?		
Verificar capacitación en SMS, de acuerdo a la fase de implementación en curso (a partir de fase II)		
Verificar la existencia y conocimiento del personal del sistema de identificación de peligros (fase II)		
Verificar el conocimiento por parte del personal del programa de notificación de Seguridad Operacional (PNSO) en la República Argentina		
Verificar las coordinaciones realizadas del plan de respuesta a la emergencia de la Empresa, con los planes del aeropuerto		
<b>PILOTO / COPILOTO</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Horas voladas mensuales actualizadas		
Experiencia reciente del piloto al mando/copiloto: ¿Realizó 3 despegues y 3 aterrizajes con el mismo tipo de aeronave en los últimos 90 días?		
Factores Humanos (empresa con menos de 10 pilotos), CRM (empresa con más de 10 pilotos) para PILOTO, COPILOTO, TCP y DESPACHANTE		
Adiestramiento a los pilotos en interceptación de aeronaves civiles.		
¿Cómo ejercen el control sobre la actividad de vuelo que pudieran tener los tripulantes fuera de la empresa? – Decreto 877/2021		
<b>TRIPULACION DE CABINA</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Verificar cursos recurrentes para TCP (si corresponde)		
C.M.A. (si corresponde).		
Verificar certificados de competencia. – (si corresponde)		
<b>DESPACHANTE</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Cursos recurrentes cada 12 meses		
C.M.A. Vencimiento		
Adiestramiento en mercancías peligrosas cada 24 meses para tripulante/despachante/personal de tierra		
Verificar que la licencia corresponda a la función.		
¿De quién depende?		
¿Posee los manuales para consulta, incluido el Manual de Funcionamiento de la Escala?		
¿Está previsto el aeropuerto de alternativa para la partida (de acuerdo con las condiciones meteorológicas)?		
<b>INSTRUCCIÓN</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
¿Poseen un programa de instrucción aprobado por la Autoridad Aeronáutica		

El entrenamiento del procedimiento de evacuación de emergencia, ¿incluye la interacción piloto / auxiliares?		
Los procedimientos contenidos en el Manual de Operaciones de la Aeronave, ¿están incluidos en el programa de instrucción?		
¿Tienen instructores de FF.HH. o CRM? (Ver legajo donde conste el certificado de instructor / facilitador de CRM.)		
<p>El programa de instrucción tiene contemplado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CRM o FF.HH.</li> <li>• Cortante de viento</li> <li>• Upset recovery training</li> <li>• Mercancías peligrosas</li> <li>• Interferencia ilícita e interceptación de aeronaves civiles</li> <li>• Meteorología adversa</li> <li>• Performance de la/s aeronave/s</li> <li>• Despegue abortado</li> <li>• Procedimiento de EGA</li> <li>• Cenizas volcánicas.</li> <li>• RAAC</li> <li>• Código Aeronáutico</li> <li>• MOE</li> <li>• Especificaciones de operación</li> <li>• Evacuación de EGA</li> <li>• Programa GPWS</li> </ul>		
Verificar que en el programa estén las planillas correspondientes para cada tipo de inspección.		
<b>OBSERVACIONES</b>		
<b>OTROS</b>		

--

<b>ACTUALIZACION DEL DOMICILIO</b>	
DOMICILIO LEGAL EN EL PAÍS	
CODIGO POSTAL	
TELEFONO FAX N°	
CORREO ELECTRÓNICO	

\_\_\_\_\_  
**FIRMA DEL INSPECTOR**

**APÉNDICE 8**

**INSPECCIÓN DE PLATAFORMA RAAC 91 Y 135  
DEPARTAMENTO SEGURIDAD DE OPERACIONES AÉREAS**

Explotador	O/I N°:	
Lugar	Fecha	Hora
Tipo de aeronave (marca y modelo):	Matrícula	
Inspector/es (Apellidos y nombre/s):		
<b>Pilotos</b>		
Función		
Apellidos y Nombre		
Licencia N° y tipo (RAAC 61.3 - 91.10)		
Habilitaciones (RAAC 61.3)		
Vencimiento CMA (RAAC 61.3 - 91.10)		
Experiencia reciente (RAAC 61.57)		
Último control bienal (RAAC 61.19)		
Libro de Vuelo actualizado (RAAC 91.10) (b) (3)		
Autorización del propietario para utilizar la aeronave (RAAC 91.10) (b) (4)		
<b>PARA TODAS LAS OPERACIONES</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Cartografía (RAAC 91.10 (a) (20) RAAC 91.503)		
Registro Técnico de Vuelo (RTV). (RAAC 135.65)		
Certificado de Aeronavegabilidad. (RAAC 91.10 (a) (1) RAAC 91.203 (b))		
Manual de Vuelo (RAAC 91.10 (a) (6))		
Certificado de Matriculación (RAAC 91.10 (a) (16))		
Lista Control de Procedimiento (LCP) (RAAC 91.10 (a) (9) RAAC 91.503 (a) (2))		
Equipamiento de Emergencia (RAAC 91.513)		
Copia del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) (RAAC 91.10 (a) (2))		
Anexos I y II (RAAC 91.10 (a) (3)(4))		
Copia de las Especificaciones relativas a las operaciones (135) o Aprobaciones Específicas (91) (RAAC 91.10 (a) (5))		
Manual de Operaciones de la Aeronave. (RAAC 91.10 (a) (7))		
Manual de Operaciones del Explotador (MOE) (RAAC 91.10 (a) (8))		
Libro de a bordo (RAAC 91.10 (a) (12))		
Licencia de Estación Radioeléctrica de la Aeronave (RAAC 91.10 (a) (22) - 91.203 (a) (5))		
<b>CABINA DE VUELO</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Oxígeno y máscaras (verificar) (RAAC 135.89 - 135.157)		
Hacha (ubicación y estiba) +19 Pax (RAAC 91.513 (e) (RAAC 135.177 (a) (4))		

Linternas (ubicación y funcionamiento) RAAC 91.503 (a) (1)		
Extintores de incendio (verificar vencimiento) RAAC 91.205 (b) (21) RAAC 135.155		
<b>CABINA DE PASAJEROS</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Botiquín de Primeros Auxilios (vigencia, precinto, responsabilidad del control) +19 Pax (RAAC 135.177) RAAC 91.205 (b) (20)		
Equipo médico de a bordo (vigencia, precinto, responsable del control y ubicación) (RAAC 135.187)		
ELT: verificar (RAAC 91.207 - RAAC 135.80)		
<b>CARGA / DESCARGA (VER MOE)</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Carga de combustible		
Carga de combustible con pasajeros a bordo (procedimiento en cabina de vuelo y cabina de pasajeros)		
Carga de combustible con motor en marcha (procedimientos en cabina de vuelo, cabina de pasajeros y tierra)		
<b>OBSERVACIONES</b>		

\_\_\_\_\_

**FIRMA DEL INSPECTOR**

**APÉNDICE 9**

**INSPECCIÓN DE SERVICIOS DE RAMPA  
DEPARTAMENTO EXPLOTADORES AEREOS**

Explotador	O/I N°:	
Lugar	Fecha:	
Inspectores:		
Jefe de Escala o equivalente (apellido y nombres):		
<b>ORGANIZACION</b>	<b>CHK</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Verificar discrepancias inspecciones anteriores		
Certificado de Auto-prestador o Prestador de Servicios de Rampa		
Aeródromos para los cuales se solicita la habilitación		
Asignación de espacios		
Conformidad operativa		
Organigrama operativo		
Responsable de la escala		
Características de las aeronaves		
Características de los vuelos a atender		
Descripción de los servicios a brindar		
Fecha estimada de iniciación		
Cumplimiento de la Ley 24.051 (Residuos Peligrosos)		
Mantenimiento del equipo de rampa: historial de mantenimiento y último mantenimiento realizado (fecha y responsable)		
Seguros: cláusula Ariel, de vida obligatorio, contra incendio y ART		
Reglamento de Normas Operativas (Anexo III - Res. 587/01)		
Registro de Personal afectado al servicio de Rampa y Escalas Habilitadas (Anexo II, Disp. 106/02)		
Certificado de Competencia de Prestación de Servicio de Rampa: Habilitaciones		
C.M.A.		
Instrucción en Mercancías Peligrosas		
Instrucción en Interferencia Ilícita		
Registro de conductor (OSR/SSR)		
Credencial PSA		
Turnos de trabajo		
Equipamiento de seguridad		
Uniforme de la empresa		
Listado de equipamiento a utilizar (tipo, marca, modelo, numeración identificadora, logos, color distintivo) – Disp. 55/99		
Calzas, paletas, linternas de señales, etc.		



OBSERVACIONES

OTROS

\_\_\_\_\_  
FIRMA DEL INSPECTOR

**APENDICE 10**

**ACTA**

En : \_\_\_\_\_, a los \_\_\_\_\_ ( ) días del mes de \_\_\_\_\_ del año dos mil . . . . ., siendo las ..... hora local, se procede a confeccionar esta Acta a efectos de dejar debida constancia del cumplimiento de la Orden de Inspección de Seguridad de Operaciones Aéreas N° \_\_\_\_\_, participando de este acto los Inspectores de Operaciones designados por las autoridades competentes que obran en el citado instrumento y por la Empresa Aero comercial, el Sr. \_\_\_\_\_, en su carácter de \_\_\_\_\_, quienes suscriben al pie de la presente. Como consecuencia de las verificaciones realizadas, se han constatado las novedades que a continuación se detallan, acordando las partes intervinientes suscribir la presente Acta. Posteriormente se procedió a la enumeración e identificación de las novedades en forma resumida:

**CONCEPTO DE LA NOVEDAD**

Los "plazos" con carácter perentorio que se han especificado anteriormente obligan a la empresa inspeccionada a acreditar las acciones correctivas. La Autoridad Aeronáutica procede por medio de la presente a CITAR a la empresa ante funcionarios del Departamento de Seguridad de Operaciones Aéreas de la Administración Nacional de Aviación Civil, en los términos del inciso 20 del artículo 2° del Decreto 2352/83 - Reglamentación del régimen de faltas aeronáuticas-, bajo apercibimiento de ser pasible de las sanciones cuyo incumplimiento, en el mismo texto legal, se encuentran previstas.

Lo indicado precedentemente resultara independiente de la responsabilidad por la contravención que pudiese surgir de la aplicación del procedimiento de comprobación y juzgamiento previsto en el Decreto N° 2352/83, en virtud de las novedades que se hayan constatado. -----  
Previa lectura y ratificación de las partes intervinientes, se suscriben TRES (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en el lugar y en la fecha arriba indicados, quedando por medio de la presente debidamente notificado. -----

\_\_\_\_\_  
Inspector de Operaciones

\_\_\_\_\_  
Inspector de Operaciones

\_\_\_\_\_  
Por la Empresa Aero comercial

**APÉNDICE 11**

**PLANILLA INSPECCIÓN DE TRIPULANTES DE CABINA**

<b>Empresa</b>	<b>Fecha:</b>	<b>O/I:</b>
----------------	---------------	-------------

<b>Apellido y nombre</b>				
Licencia Tipo y N°				
Función				
C.M.A.				
Tipo de aeronave				
Instrucción anual terrestre				
CRM				
Vacaciones				
Horas voladas últimos 3 meses				

**Inspector a Cargo**

## APÉNDICE 11a

## PLANILLA INSPECCIÓN DE LEGAJOS DE INSTRUCTOR DE TCP (ITCP)

<b>Empresa</b>	<b>Fecha:</b>	<b>O/I:</b>
----------------	---------------	-------------

<b>Apellido y nombre</b>				
Certif. competencia N°				
Función				
C.M.A.				
Tipo de aeronave				
Instrucción inicial				
Instrucción anual terrestre				
CRM				
Vacaciones				
Horas voladas últimos 3 meses				
Actividad de instrucción en los últimos 12 meses				

Inspector a Cargo

**APÉNDICE 12****PLANILLA INSPECCIÓN DE LEGAJOS DE DESPACHANTES**

<b>Empresa</b>	<b>Fecha:</b>	<b>O/I:</b>
----------------	---------------	-------------

<b>Apellido y nombre</b>				
Licencia N°				
C.M.A.				
Tipo de aeronave				
Familiarización en vuelo				
Mercancías Peligrosas				
Interferencia Ilícita				
CRM				
RVSM				
PBN / MNPS				
SMS				
EDTO				
Turnos / Horario de Trabajo				
Vacaciones				

**Inspector a Cargo**

**APÉNDICE 13**

**PLANILLA INSPECCIÓN DE LEGAJOS DE PILOTOS**

<b>Empresa</b>	<b>Fecha:</b>	<b>O/I:</b>
----------------	---------------	-------------

<b>Apellido y nombre</b>				
Licencia Tipo y N°				
Función				
C.M.A.				
Nivel de Inglés OACI y vencimiento				
Simulador inicial /recurrente				
Control de Eficiencia / Idoneidad				
Control de Ruta				
Instrucción teórica anual terrestre (inicial/recurrente)				
Mercancías Peligrosas (Fecha y CEAC)				
Interferencia Ilícita / Interceptación Aeronaves Civiles (fecha / CEAC)				
CRM / FFHH (Fecha y CIAC/CEAC)				
ESYS (Fecha y CEAC)				
Autorizaciones especiales (Fecha y CIAC/CEAC)				
Vacaciones (últimos 40 días)				
Horas voladas últimos 3 meses				

**Inspector a Cargo**

## PLANILLA INSPECCIÓN DE LEGAJOS PARA PILOTOS INSPECTORES RECONOCIDOS

Explotador:

Fecha:

O/I:

Apellido y nombre	Licencia N°	C.M.A. (Vto.)	Tipo de Aeronave	Último Recurrente en Simulador (si corresponde)	Ultimo Curso Teórico de IR	Ultima Inspección como IR	Cantidad de inspecciones realizadas en los últimos 3 meses (1)	Observaciones

(1) El inspector actuante deberá adjuntar a la presente el listado del personal inspeccionado por cada IR y verificar los legajos del personal inspeccionado.

\_\_\_\_\_  
Inspector a cargo

**APÉNDICE 15 – GUÍA PARA LA EVALUACIÓN DE LA CONDICIÓN FINANCIERA DEL EXPLOTADOR**

1. Introducción

Las condiciones que se consideran en la presente ayuda de trabajo, pueden ser indicadores de problemas financieros en un explotador. Cuando se observan varios indicadores, o varios ejemplos de indicadores individuales, los inspectores de la ANAC deberían considerar profundizar las averiguaciones y/o profundizar la vigilancia.

La Guía para la evaluación de la condición financiera del explotador, evalúa el grado de problemas financieros del explotador. La guía requiere responder varias preguntas asociadas con diferentes aspectos o áreas del explotador. Cada aspecto se mide por separado y obtiene un resultado individual. La suma de los resultados individuales produce un resultado global que indica el estado de la salud financiera del explotador.

Los inspectores de operaciones podrán requerir la asistencia de áreas contables y especializadas de la ANAC para aplicar esta guía, aunque no deberá perderse de vista que la presente guía tiene como única finalidad determinar si existe una degradación de la condición financiera del explotador que afecte la seguridad operaciones aéreas, conforme lo determina el Documento 8335, Parte IV, de OACI y la Sección 9 del Capítulo 5 del Volumen I de este Manual.

2. Instrucciones

Evalúe cada una de las nueve áreas, basado en la información disponible y en su conocimiento del explotador. Para cada área, elija el aspecto que corresponda a la situación actual del explotador y determine el valor de dicha selección. Este valor será el resultado individual del área. Una vez que todas las áreas han sido evaluadas, utilice la última tabla para determinar el resultado global de la evaluación. Si una determinada pregunta de la evaluación no se aplica al explotador específico que está siendo evaluado, debe asignarse un valor de 0 a dicha pregunta.

Área 1 – Estabilidad financiera

1. Aplazamiento de pagos o reducción de gastos (Publicidad, instrucción, etc.)
2. Venta de bienes (Partes o repuestos, aeronaves, inmuebles)
3. Cambio de proveedores a unos de menor prestigio

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	El explotador es financieramente estable
2 – 3	El explotador no está atravesando ninguno de los 3 problemas listados más arriba
4 – 5	El explotador está atravesando uno de los problemas listados más arriba
6 – 8	El explotador está atravesando dos de los problemas listados más arriba
9 – 10	El explotador está atravesando los tres problemas listados más arriba



Área 2 – Cambios en los puestos de gestión, rotación de personal y reducción del personal.

1. Reducción significativa de los puestos ejecutivos y/o reducción en las calificaciones y experiencia requeridos para ocupar estos puestos.
2. Reducción significativa en los mandos medios, el personal técnico y/o el personal de apoyo (incluye planificadores, auditores, ingenieros, apoyo a la instrucción, analistas, contadores, programadores, gestión de la calidad, etc.) y/o reducción en las calificaciones y experiencia requeridos para ocupar estos puestos.
3. Reducción significativa de otro personal (excluyendo al personal ejecutivo, mandos medios y personal de apoyo) y/o reducción en las calificaciones y experiencia requeridos para ocupar estos puestos.

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	El explotador tiene una fuerza laboral muy estable
2 – 3	El explotador no está atravesando ninguno de los 3 problemas listados más arriba
4 – 5	El explotador está atravesando uno de los problemas listados más arriba
6 – 8	El explotador está atravesando dos de los problemas listados más arriba
9 – 10	El explotador está atravesando los tres problemas listados más arriba

Área 3 – Otras áreas que reflejen cambios en la situación del explotador

1. La relación entre el explotador y los gremios de trabajadores está decayendo.
2. El factor de ocupación de los vuelos del explotador está disminuyendo.
3. La confiabilidad de despacho del explotador está disminuyendo.
4. Se han incrementado las cancelaciones de vuelos.
5. Ha disminuido el factor de uso de las aeronaves del explotador.
6. Han incrementado los problemas de mantenimiento.

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	Las operaciones del explotador son muy estables
2 – 3	El explotador no está atravesando ninguno de los problemas listados más arriba
4 – 5	El explotador está atravesando uno o dos de los problemas listados más arriba
6 – 8	El explotador está atravesando tres o cuatro de los problemas listados más arriba
9 – 10	El explotador está atravesando cinco o más de los problemas listados más arriba

Área 4 – Seguridad operacional

1. Los resultados de la vigilancia continua del explotador muestran un incremento en las no conformidades.
2. El sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), incluyendo la gestión de los riesgos, del explotador no está funcionando adecuadamente.
3. La fluidez de la relación entre el explotador y la AAC ha disminuido.

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	La seguridad operacional del explotador es muy estable
2 – 3	El explotador no está atravesando ninguno de los 3 problemas listados más arriba
4 – 5	El explotador está atravesando uno de los problemas listados más arriba
6 – 8	El explotador está atravesando dos de los problemas listados más arriba
9 – 10	El explotador está atravesando los tres problemas listados más arriba

Área 5 – Programas del explotador

1. El área de mantenimiento/inspección del explotador no tiene suficiente cantidad de personal
2. El Programa de análisis de datos de vuelo (FDAP) evidencia un incremento en los eventos y desviaciones.

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	Los programas del explotador son estables
2 – 3	Existe ligera preocupación sobre el estado de alguno de los programas del explotador
4 – 5	Existe preocupación sobre el estado de alguno de los programas del explotador
6 – 8	Existe gran preocupación sobre el estado de alguno de los programas del explotador
9 – 10	El explotador está atravesando los dos problemas listados más arriba

Área 6 – Estado de cumplimiento

1. La cultura de cumplimiento del explotador está decayendo.
2. Los resultados de la vigilancia continua del explotador muestran un incremento en las no conformidades.
3. La capacidad del explotador para resolver las no conformidades ha disminuido.
4. El número de quejas y/o reclamos en contra del explotador se ha incrementado.
5. El número de acciones (multas, sanciones, etc.) se ha incrementado.

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	El nivel de cumplimiento del explotador es adecuado
2 – 3	El explotador no está atravesando ninguno de los problemas listados más arriba
4 – 5	El explotador está atravesando uno de los problemas listados más arriba
6 – 8	El explotador está atravesando dos o tres de los problemas listados más arriba
9 – 10	El explotador está atravesando cuatro o cinco problemas listados más arriba

Area 7 – Accidentes/incidentes/ocurrencias

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	El explotador no ha tenido ningún accidente/incidente/ocurrencia
2 – 3	El número de accidentes/incidentes/ocurrencias no es para preocuparse
4 – 5	Existe ligera preocupación sobre el número de accidentes/incidentes/ocurrencias
6 – 8	Existe moderada preocupación sobre el número de accidentes/incidentes/ocurrencias
9 – 10	Existe gran preocupación sobre el número de accidentes/incidentes/ocurrencias

Area 8 – Flota de aeronaves

1. Reducción significativa o súbita de la flota.
2. La edad promedio de la flota es alta.
3. La variedad de flotas del explotador es alta o está aumentando.
4. El explotador no se está ajustando a los intervalos del programa de mantenimiento.

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	La flota del explotador es estable
2 – 3	El explotador no está atravesando ninguno de los problemas listados más arriba
4 – 5	El explotador está atravesando uno de los problemas listados más arriba
6 – 8	El explotador está atravesando dos o tres de los problemas listados más arriba
9 – 10	El explotador está atravesando los cuatro problemas listados más arriba

Área 9 – Contratos

1. Hay preocupación sobre la cantidad y la calidad de los proveedores de servicios de mantenimiento contratados por el explotador.
2. Hay preocupación sobre la calidad de la instrucción que reciben los pilotos del explotador.
3. Hay preocupación sobre la calidad de la instrucción que reciben los tripulantes de cabina del explotador.
4. Hay preocupación sobre la calidad de la instrucción que reciben los

despachadores de cabina del explotador.

5. Hay preocupación sobre la calidad de la instrucción que recibe el personal de mantenimiento del explotador.
6. Hay preocupación sobre la calidad de los servicios contratados (servicios en plataforma)

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	La calidad de los contratos del explotador de aceptable, o el explotador no contrata ninguno de los servicios mencionados más arriba
2 – 3	El explotador no está atravesando ninguno de los problemas listados más arriba
4 – 5	El explotador está atravesando uno o dos de los problemas listados más arriba
6 – 8	El explotador está atravesando tres o cuatro de los problemas listados más arriba
9 – 10	El explotador está atravesando cinco o seis de los problemas listados más arriba

### 3. Resultado general

Una vez que se han evaluado las 9 áreas, proceda a sumar todos los resultados individuales para obtener un resultado global. Utilizando la tabla de más abajo, determine las acciones que son necesarias para asegurar que se está ejerciendo el nivel de vigilancia adecuado al explotador. Notifique inmediatamente al Director de la AAC cuando el resultado es superior a 72.

Resultado global	Acciones
0 – 27	El explotador parece no estar atravesando ningún problema financiero de consideración. Sin embargo, si existen áreas específicas de preocupación, éstas deben ser abordadas adecuadamente.
28 – 71	El explotador muestra señales de problemas financieros. Es necesario gestionar los riesgos de tal manera que los mismos sean eliminados o reducidos a un nivel aceptable.
72 – 90	El explotador muestra señales de problemas financieros importantes. Es imperativo gestionar los riesgos de tal manera que los mismos sean eliminados o reducidos a un nivel aceptable. Es necesario un seguimiento continuo y en detalle a todas las áreas de preocupación.

**APÉNDICE 16 – GUÍA PARA LA EVALUACIÓN DE CAMBIOS SIGNIFICATIVOS EN LA DIMENSIÓN DE LAS OPERACIONES****1. Introducción**

Los explotadores suelen realizar ajustes relacionados con la flota de aeronaves que opera, el personal, las rutas, etc., como parte de su funcionamiento normal, como respuesta a los cambios en el entorno de su negocio. Estos son normalmente cambios normales en cualquier actividad. Sin embargo, si la estructura organizacional de una empresa y la asignación de recursos para su funcionamiento no son adecuadas para el alcance y la naturaleza de sus operaciones, pueden devenir problemas de seguridad.

Ya sea que las operaciones están creciendo sin el soporte de recursos adicionales adecuados, o que los recursos disponibles están disminuyendo sin realizar ajustes a al tipo e intensidad de las operaciones, estamos frente a un desajuste entre los recursos y las necesidades.

Particularmente cuando se observen varios indicadores, o varios ejemplos de indicadores individuales, los inspectores de la ANAC deberían considerar profundizar las averiguaciones y/o profundizar la vigilancia.

La Guía para la evaluación de cambios significativos en la dimensión de las operaciones, evalúa los cambios en el alcance y la escala de las operaciones de un explotador. La guía requiere responder varias preguntas asociadas con diferentes aspectos o áreas del explotador. Cada aspecto se mide por separado y obtiene un resultado individual. La suma de los resultados individuales produce un resultado global que indica el estado de la salud financiera del explotador.

Los inspectores de operaciones podrán requerir la asistencia de áreas contables y especializadas de la ANAC para aplicar esta guía, aunque no deberá perderse de vista que la presente guía tiene como única finalidad determinar si existen cambios significativos en el explotador que afecten la seguridad operaciones aéreas, conforme lo determina el Documento 8335, Parte IV, de OACI y la Sección 9 del Capítulo 5 del Volumen I de este Manual.

**2. Instrucciones**

Evalúe cada una de las ocho áreas, basado en la información disponible y en su conocimiento del explotador. Para cada área, elija el aspecto que corresponda a la situación actual del explotador y determine el valor de dicha selección. Este valor será el resultado individual del área. Una vez que todas las áreas han sido evaluadas, utilice la última tabla para determinar el resultado global de la evaluación. Si determinada pregunta de la evaluación no se aplica al explotador específico que está siendo evaluado, debe asignarse un valor de 0 a dicha pregunta.

Área 1 – Cambios en el tamaño de la flota

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	El ritmo en el crecimiento o reducción de la flota está por debajo del ritmo histórico del explotador
2 – 3	El ritmo en el crecimiento o reducción de la flota está por debajo del ritmo histórico del explotador
4 – 5	El ritmo en el crecimiento o reducción de la flota es igual o comparable con el ritmo histórico del explotador
6 – 8	El ritmo en el crecimiento o reducción de la flota está por encima del ritmo histórico del explotador
9 – 10	El ritmo en el crecimiento o reducción de la flota está muy por encima del ritmo histórico del explotador

Área 2 – Cambios en la utilización de las aeronaves

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	El uso general de las aeronaves es significativamente menor al promedio histórico del explotador
2 – 3	El uso general de las aeronaves es menor al promedio histórico del explotador
4 – 5	El uso general de las aeronaves es igual o comparable al promedio histórico del explotador
6 – 8	El uso general de las aeronaves es significativamente mayor al promedio histórico del explotador
9 – 10	El uso general de las aeronaves es significativamente mayor al promedio histórico del explotador

Área 3 – Cambios en la composición de la flota

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	Los cambios en la composición de la flota es disminuyen significativamente la complejidad
2 – 3	Los cambios en la composición de la flota es disminuyen la complejidad
4 – 5	Los cambios en la composición de la flota no afectan la complejidad
6 – 8	Los cambios en la composición de la flota es incrementan la complejidad
9 – 10	Los cambios en la composición de la flota es incrementan significativamente la complejidad

Área 4 – Cambios en el personal

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	El número de personal clave (mecánicos, supervisores, auditores) relativo al tamaño de la flota es significativamente mayor al promedio histórico del explotador
2 – 3	El número de personal clave (mecánicos, supervisores, auditores) relativo al tamaño de la flota es mayor al promedio histórico del explotador
4 – 5	El número de personal clave (mecánicos, supervisores, auditores) relativo al tamaño de la flota es igual o comparable al promedio histórico del explotador

6 – 8	El número de personal clave (mecánicos, supervisores, auditores) relativo al tamaño de la flota es menor al promedio histórico del explotador
9 – 10	El número de personal clave (mecánicos, supervisores, auditores) relativo al tamaño de la flota es significativamente menor al promedio histórico del explotador

Área 5 – Cambios en la estructura de rutas

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	Los cambios en el número de rutas (aumento o reducción) es significativamente menor al promedio histórico del explotador
2 – 3	Los cambios en el número de rutas (aumento o reducción) es menor al promedio histórico del explotador
4 – 5	Los cambios en el número de rutas (aumento o reducción) es igual o comparable al promedio histórico del explotador
6 – 8	Los cambios en el número de rutas (aumento o reducción) es mayor al promedio histórico del explotador
9 – 10	Los cambios en el número de rutas (aumento o reducción) es significativamente mayor al promedio histórico del explotador

Área 6 – Cambios en la frecuencia de los vuelos

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	Los cambios en el número de vuelos (aumento o reducción) es significativamente menor al promedio histórico del explotador
2 – 3	Los cambios en el número de vuelos (aumento o reducción) es menor al promedio histórico del explotador
4 – 5	Los cambios en el número de vuelos (aumento o reducción) es igual o comparable al promedio histórico del explotador
6 – 8	Los cambios en el número de vuelos (aumento o reducción) es mayor al promedio histórico del explotador
9 – 10	Los cambios en el número de vuelos (aumento o reducción) es significativamente mayor al promedio histórico del explotador

Área 7 – Mantenimiento y servicios de escala

1. Existe una reducción en los equipos para los servicios de escala
2. Existe un incremento en los ítems MEL o en el número de extensiones a la MEL
3. Existe un incremento en el intervalo de las inspecciones del programa de mantenimiento
4. Existe una reducción en la confiabilidad del despacho
5. Existe un incremento en las demoras debido a problemas de mantenimiento

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	El mantenimiento y los servicios del escala del explotador son muy estables
2 – 3	El explotador no está atravesando ninguno de los problemas listados más arriba
4 – 5	El explotador está atravesando uno de los problemas listados más arriba
6 – 8	El explotador está atravesando dos o tres de los problemas listados más arriba
9 – 10	El explotador está atravesando cuatro o más de problemas listados más arriba

Área 8 – Gestión de los recursos

1. Existen cursos de instrucción/entrenamiento atrasados
2. Existen demoras o cancelaciones por falta de disponibilidad de tripulantes
3. Hay información sobre excesos en los tiempos de vuelo y periodos de servicio
4. Se ha incrementado el uso de las extensiones permitidas a los tiempos de vuelo/periodos de servicio
5. Existe escasez de personal de servicio
6. Hay personal sin experiencia asignado a puestos clave

Valor	Aspecto a evaluar
0 – 1	La gestión de los recursos del explotador es aceptable
2 – 3	El explotador no está atravesando ninguno de los problemas listados más arriba
4 – 5	El explotador está atravesando uno o dos de los problemas listados más arriba
6 – 8	El explotador está atravesando tres o cuatro de los problemas listados más arriba
9 – 10	El explotador está atravesando cuatro o más de problemas listados más arriba

3. Resultado general

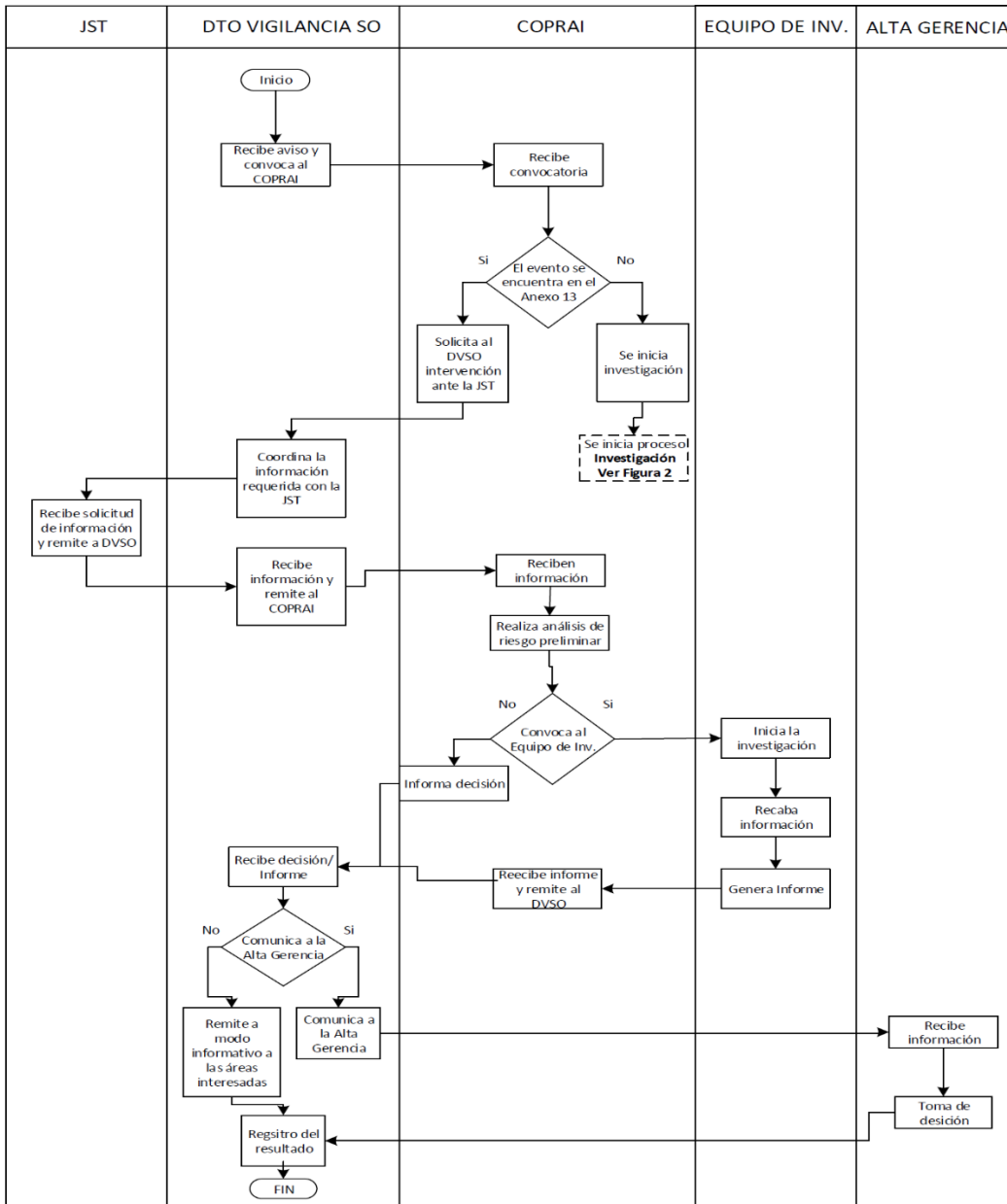
Una vez que se han evaluado las 8 áreas, proceda a sumar todos los resultados individuales para obtener un resultado global. Utilizando la tabla de más abajo, determine las acciones que son necesarias para asegurar que se está ejerciendo el nivel de vigilancia adecuado al explotador. Tome en cuenta si la razón de los cambios con más influencia en el resultado se debe a un crecimiento, reducción o una combinación de éstos en diferentes áreas, para determinar las acciones apropiadas. Notifique inmediatamente al Director de Operaciones de Aeronaves dependiente de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional de la ANAC cuando el resultado es superior a 64.

Resultado global	Acciones
0 – 24	El explotador parece no tener problemas asociados a algún cambio en la dimensión de sus operaciones. Sin embargo, si existen áreas específicas de preocupación, éstas deben ser abordadas adecuadamente.
24 – 63	El explotador muestra señales de tener problemas asociados a algún cambio en la dimensión de sus operaciones. Es necesario gestionar los riesgos de tal manera que los mismos sean eliminados o reducidos a un nivel aceptable.
64 – 80	El explotador muestra señales de tener problemas importantes asociados a algún cambio en la dimensión de sus operaciones. Es imperativo gestionar los riesgos de tal manera que los mismos sean eliminados o reducidos a un nivel aceptable. Es necesario un seguimiento continuo y en detalle a todas las áreas de preocupación.

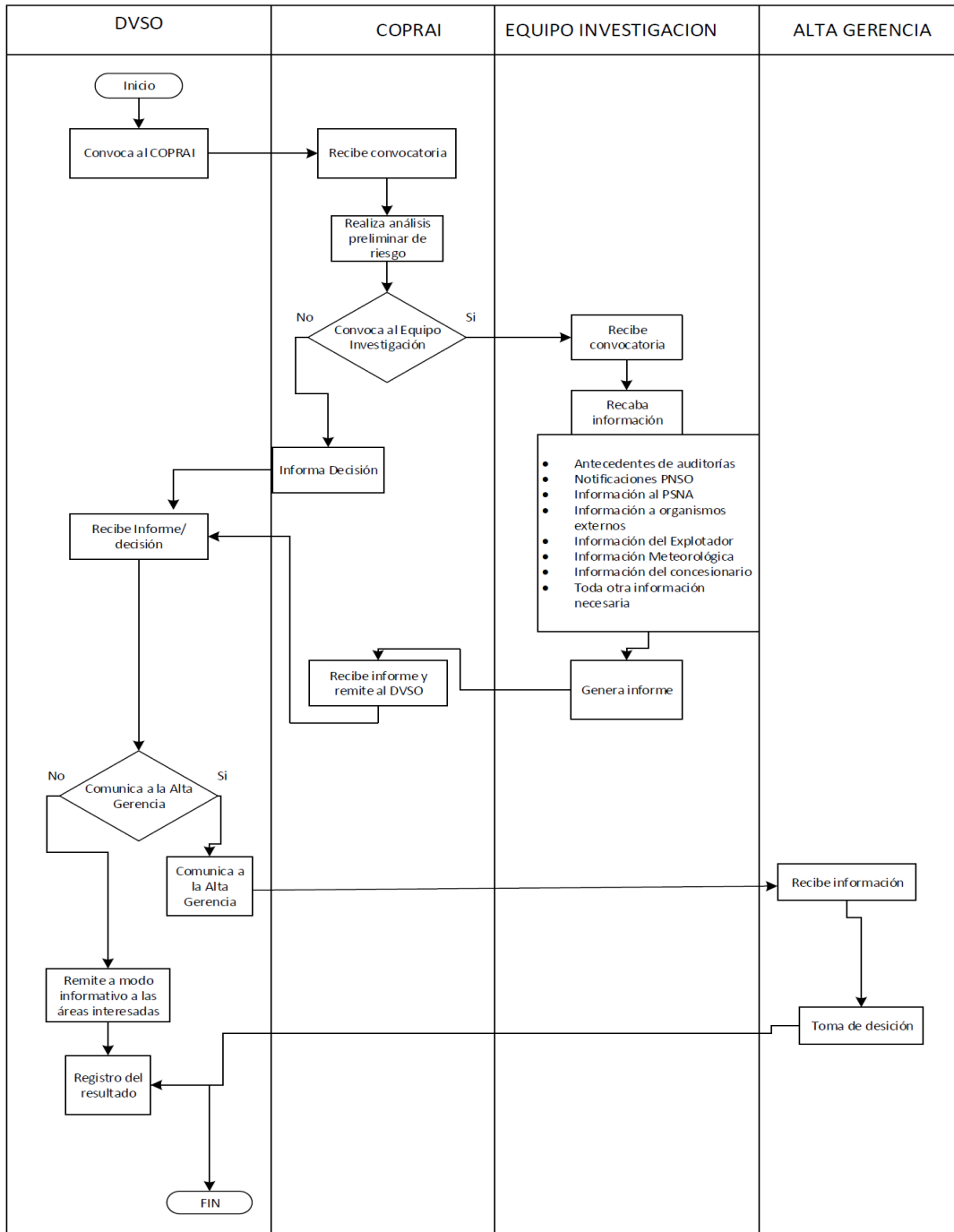


**APÉNDICE 17 – FLUJOGRAMA DE FUNCIONAMIENTO DE LA COPRAI**

**Figura 1 – Funcionamiento de la CoPrAI en accidentes / incidentes comprendidos en el Anexo 13 del Convenio de Chicago de 1944.**



**Figura 2 – Funcionamiento de la CoPrAI en accidentes e incidentes no comprendidos en el Anexo 13 del Convenio de Chicago de 1944.**



**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 4****INSPECTORES OPERATIVOS DE LA DNSO****SECCIÓN 6. INSPECTOR RECONOCIDO (IR)****ÍNDICE:**

- 217. Generalidades.
- ☛ 219. Definiciones.
- 221. Fundamento.
- 223. Requisitos reglamentarios.
- 225. Características y Rol del Inspector Reconocido (IR).
- 227. Inspector Reconocido para Pilotos
- 229. Inspector Reconocido para Mecánicos de a Bordo.
- 231. Inspector Reconocido para TCP.
- 233. Facultad de la ANAC.
- 235. Directivas para los Explotadores.
- 237. Requisitos.
- 239. Aprobación.
- ☛ 240. Vigencia y Renovación de la Designación del IR.
- ☛ 241. Programa de vigilancia de los Inspectores Reconocidos (IRs).
- ☛ 242. Proceso de resolución de novedades en la vigilancia de IRs
- ☛ 243. Formularios Aplicables y Trámites Ulteriores.
- ☛ 244. a 248. Reservado.

**APÉNDICE 1 PROGRAMA DEL CURSO PARA INSPECTOR RECONOCIDO.**

**APÉNDICE 2 GUÍA DE TRABAJO**

**APÉNDICE 3 EVALUACIÓN PARA INSPECTOR RECONOCIDO (IR) PILOTOS.**

**APÉNDICE 4 EVALUACIÓN PARA INSPECTOR RECONOCIDO (IR) TRIPULANTES  
DE CABINA DE PASAJEROS (TCP).**

☛ **APÉNDICE 5 CARTA DE APROBACIÓN IR**

☛ **APÉNDICE 6 – PROCESO DE RESOLUCIÓN DE NOVEDADES EN LA VIGILANCIA DE  
IRs.**

**217. GENERALIDADES.** La ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), tomando como referencia al Doc. 8335 (Párrafo 9.3.2) de OACI y las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC), Partes 121 y 135, delega en el personal aeronáutico de explotadores nacionales titulares de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) ciertas inspecciones de verificación, a este personal se lo denomina Inspector Reconocido (IR).

### **219. DEFINICIONES**

- A.** Se entiende por Inspector Reconocido al personal aeronáutico del explotador (Pilotos, Técnico-Mecánicos de a bordo, Tripulantes de Cabina de Pasajeros), aprobado por la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO), de conformidad con lo establecido en esta sección, que tiene apropiado entrenamiento, experiencia, y habilidad demostrada, para evaluar, certificar el conocimiento y habilidades de tripulantes de la empresa. La evaluación de este personal se realizará sobre la base de varios chequeos llevados a cabo como módulos en un programa de entrenamiento del explotador, aprobado por la DNSO.
- B.** Las Partes 121 y 135 de las RAAC, no hacen distinciones entre un IR de simulador o de vuelo, consecuentemente, al ser designado podrá cumplir ambas funciones.

### **221. FUNDAMENTO**

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.

### **223. REQUISITOS REGLAMENTARIOS**

- A.** Las secciones 121.401 (a) (4) y 135.321 (a) (4) de las RAAC requieren que los explotadores provean suficientes instructores de vuelo e inspectores reconocidos (IR) para llevar a cabo la instrucción y las verificaciones de vuelo que son permitidas en las Partes 121 y 135.
- B.** Las secciones 121.401 (c) y RAAC 135.321 (b) de las RAAC establecen que: Cada instructor o inspector reconocido, responsable de alguna asignatura de instrucción en tierra, instrucción en vuelo, curso de instrucción, inspección de vuelo o examen de

competencia previsto en la Parte correspondiente, debe efectuar un registro o informe escrito sobre el conocimiento y eficiencia del tripulante y/o despachante, al finalizar la instrucción prevista. Este registro será incluido en el legajo del tripulante o despachante. Cuando dicho registro sea ingresado y conservado en un banco de datos, el instructor o inspector reconocido deberá ser identificado, pero no será necesaria la firma del mismo.

- C.** Las secciones 121.411 y 121.413 establecen los requisitos de calificación e instrucción para los Inspectores Reconocidos (IR) de la Parte 121 de las RAAC.
- D.** La sección 121.411(a)(3) establece los requisitos de calificación e instrucción para los inspectores tripulantes de cabina y técnicos mecánicos de vuelo del explotador de la Parte 121 de las RAAC.
- E.** Las secciones 121.411 (a) y RAAC 121.413 establecen los requisitos de calificación e instrucción para los IR's de la RAAC 121.
- F.** La sección 135.337 establece los requisitos de calificación e instrucción para los IR de la Parte 135 de las RAAC.

## **225. CARACTERÍSTICAS Y ROL DEL INSPECTOR RECONOCIDO (IR)**

- A.** El IR debe tener siempre en cuenta que es un inspector más de la ANAC con funciones particulares y muy importantes.
- B.** No obstante, la premisa fundamental de un IR, sin distinción de responsabilidades particulares y especialidades, es demostrar de manera permanente su buen sentido, juicio profesional, iniciativa, comportamiento y actitudes correctas e imparciales; sin embargo, debe mostrarse firme a la hora de exigir el cumplimiento de las reglamentaciones.
- C.** El IR no debe olvidar que su tarea es vital tanto para su empleador como para la ANAC, es un elemento clave en la seguridad operacional.
- D.** En el caso de explotadores de cierta magnitud, los IR's (por cantidad de tipos diferentes de aeronaves) podrán depender de un elemento o área de inspecciones que el explotador haya implementado, por lo tanto, podrá eventualmente existir la figura o denominación de jefe o encargado de IR's.
- E.** El o los IR's, asignados a una flota o los jefes o encargados respectivos, deben coordinar, planificar y ejecutar las verificaciones reglamentarias.
- F.** El o los IR's deben informar al POI mediante el envío de la programación anual de verificaciones y mantenerlo actualizado en caso de reprogramaciones o cambios.
- G.** El rol de los IR's es:

- a) asegurar que el tripulante de vuelo ha alcanzado los estándares de competencia antes de que el tripulante sea liberado de la instrucción; y
  - b) asegurar que dichos estándares son mantenidos mientras el tripulante de vuelo está en servicio en línea.
- H.** El entrenamiento y uso efectivo de los IR's, asegura que los tripulantes de vuelo estén estandarizados en el desempeño de sus tareas. Un candidato a ser IR debe tener un cabal conocimiento de los requerimientos aplicables de las RAAC 1, 61, 63, 64, 65, 67, 91, 119, 121 y 135 y de reglamentaciones relacionadas; de las políticas aplicables de instrucción e inspección de la ANAC y de los procedimientos de seguridad operativa requeridos para los puestos particulares de los tripulantes.
- I.** El candidato a IR debe haber adquirido y mantenido un registro de antecedentes favorables como miembro de la tripulación de vuelo. Una vez aprobado, la conducta y reputación profesional de un IR, se reflejarán como un rasgo positivo para el empleador y la ANAC.

**Nota.-** La aprobación de un IR puede ser retirada en la medida que infrinja las reglamentaciones y/o demuestre una conducta incompatible con las obligaciones y responsabilidades que le han sido asignadas.

## 227. INSPECTOR RECONOCIDO PARA PILOTOS

- A.** Un Inspector Reconocido (IR) para pilotos está autorizado a dirigir chequeos de idoneidad o competencia, chequeos de línea, y chequeos de calificación especial (tripulante bajo estándar); verificar el restablecimiento de la vigencia en aterrizajes y los requerimientos de experiencia operativa inicial (EOI). Puede dirigir el entrenamiento de vuelo en el programa aprobado del explotador, de acuerdo al siguiente alcance particular:
- (1)** Verificaciones de:
    - (a)** Rehabilitación Categoría II y III (RAAC Parte 61, sección 61.67 (i) (2) y 61.68 (i) (2)) para explotadores certificados bajo RAAC 121.
    - (b)** Control de Ruta (RAAC Parte 121 – Sección 121.440)
    - (c)** Control de Eficiencia (RAAC Parte 121 – Sección 121.441)
    - (d)** Calificación de pilotos al mando en aeródromos, y en áreas y aeródromos especiales. (RAAC Parte 121 – Sección 121.443 y 121.445).
    - (e)** Experiencia reciente (RAAC Parte 121 – Sección 121.439 y Parte 135.249 / 251)
    - (f)** Pilotos (exigencias periódicas). (RAAC Parte 135 – Sección 135.293 (b))

- (g) Piloto al mando. (RAAC Parte 135 – Sección 135.295)
- (h) Piloto al mando –Control de rutas y aeropuertos. (RAAC Parte 135 – Sección 135.303)
- (i) Competencia en procedimientos de certificaciones especiales RNP AR.
- (j) Rehabilitación de Instructores de Vuelo (RAAC Parte 61, sección 61.187) para explotadores certificados bajo RAAC 121.

*NOTA: Para las funciones asignadas mediante los puntos (a), (i) y (j) el explotador deberá asegurar la eficiencia de sus procedimientos y la madurez de la organización, en base a las prácticas y experiencia en las aprobaciones que poseen, y será el Inspector Principal (POI) asignado al explotador quien determinará la factibilidad respecto del ejercicio de las funciones especificadas.*

- B.** Pueden dirigir entrenamiento de vuelo y evaluar el progreso de cursos de instrucción de tripulantes sujetos a cursos iniciales, antes de la finalización de los mismos y emitir opinión, previamente a requerir un Inspector de la DNSO para el examen práctico, sea en simulador o aeronave.
- C.** La actividad de los IR puede ser llevada a cabo en la función de piloto al mando, copiloto o desde el asiento de observador, sea en aeronaves o en simuladores de vuelo, para conducir las verificaciones que corresponda realizar y para las funciones que corresponda.
- D.** El I.R. deberá:
  - (1)** Previa coordinación, estar sujeto a verificaciones de su actividad administrativa, en vuelo, y/o en simulador, de acuerdo a lo siguiente:
    - (a)** Para mantener su condición de tal, realizar un curso teórico recurrente anual dictado por la ANAC, que deberá ser requerido por el explotador con una antelación mínima de treinta (30) días a la fecha de vencimiento.
    - (b)** Ser inspeccionado anualmente en vuelo o en simulador por un inspector de la DNSO, siendo evaluado de acuerdo al formulario de evaluación obrante en el APÉNDICE 3 de ésta Sección. Esta inspección debe ser requerida por el explotador con una antelación mínima de treinta (30) días a la fecha de vencimiento.

- (c) Para el caso de inspección en vuelo o en simulador, los explotadores de magnitud (por cantidad de tipos diferentes de aeronaves), podrán requerir que el Jefe o Gerente de los IR sea quien lleve a cabo la verificación, y éste, a su vez, será evaluado por un inspector de la DNSO.
  - (d) Para verificar su idoneidad, tanto los IR, como los Jefes o Gerentes de IR, estarán sujetos, además, a las inspecciones programadas y/o de oportunidad que la DNSO (DOA) determine.
  - (e) En todos los casos los Gerentes o Jefes de IR serán inspeccionados exclusivamente por inspectores de la DNSO.
- (2) Estar disponible para concurrir a la DNSO a recibir cursos de actualización y estandarización, de manera razonable, coordinada y programada. El POI será el enlace para el desarrollo de estas actividades.
- (3) Informar al POI cualquier inquietud respecto de los procedimientos y dificultades que encuentra en su accionar.

**Nota.-** *Limitaciones de las aeronaves con dos asientos de piloto.- Un inspector de la ANAC puede encontrar dificultades al llevar a cabo la vigilancia de los IRs cuyas actividades están restringidas a aeronaves sin las facilidades requeridas. En tales casos, puede no ser posible para el inspector de la ANAC, observar a un IR conducir verificaciones de la competencia reales en la aeronave. En lugar de estas observaciones, el inspector de la ANAC podrá administrar las verificaciones en un simulador de vuelo.*

## 229. INSPECTOR RECONOCIDO PARA MECÁNICOS DE A BORDO

- A. Un Inspector Reconocido (IR) para Mecánicos de a Bordo está autorizado a dirigir chequeos de idoneidad o competencia, chequeos de línea y calificación especial (bajo estándar) de acuerdo al programa de verificación que posea un explotador dirigido al mantenimiento de la aptitud de los tripulantes mecánicos y / o técnicos de a Bordo
- B. Para mantener su condición de tal, deberá:
  - (1) Realizar un curso teórico recurrente anual dictado por la ANAC, que deberá ser requerido por el operador con una antelación mínima de treinta (30) días a la fecha de vencimiento.



- (2) Estar disponible para concurrir a la DNSO – o al lugar que ésta la indique- para recibir cursos de actualización y estandarización. El POI será el enlace para el desarrollo de estas actividades.
- (3) Ser inspeccionado anualmente en vuelo y en tierra por un inspector de la DNSO.
- (4) Para verificar su idoneidad los IR estarán sujetos, además, a las inspecciones programadas y/o de oportunidad que la DNSO (DOA) determine.

### **231. INSPECTOR RECONOCIDO PARA TCP.**

- A.** Un Inspector Reconocido (IR) para TCP está autorizado a evaluar / verificar el desempeño de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP) del explotador y la idoneidad de la función emanada del Certificado de Competencia, con excepción de las habilitaciones y rehabilitaciones de cada tipo de aeronave, conforme al siguiente método:
  - (1) La tarea será en delegación de la ANAC.
  - (2) El IR de TCP realizará chequeos teórico-prácticos del personal de TCP que el explotador ponga a consideración de la ANAC, a través del enlace con el POI.
  - (3) Con la finalidad de mantener la vigilancia de la seguridad operacional, el explotador solo podrá controlar mediante esta metodología hasta el 85% del personal de TCP. La ANAC se reserva el porcentaje restante.
  - (4) El área o gerencia de la que dependa el IR de TCP, deberá informar al Departamento Inspección de la DOA el programa completo de chequeos, la nómina y número de legajos de la totalidad del personal aeronáutico involucrado.
  - (5) En todos los casos, el IR de TCP será inspeccionado, controlado y supervisado exclusivamente por inspectores de TCP de la DNSO.
  
- B.** Para mantener su condición de tal, un IR de TCP deberá:
  - (1) Realizar un curso teórico recurrente anual dictado por la ANAC, que deberá ser requerido por el explotador con una antelación mínima de treinta (30) días a la fecha de vencimiento.
  - (2) Estar disponible para concurrir a la DNSO –o al lugar que ésta la indique- para recibir cursos de actualización y estandarización. El POI será el enlace para el desarrollo de estas actividades.

- (3) Ser inspeccionado anualmente en vuelo y en tierra por un inspector de TCP de la DNSO, siendo evaluado de acuerdo al formulario de evaluación obrante en el APÉNDICE 4 de ésta Sección.
- (4) Para verificar su idoneidad los IR estarán sujetos, además, a las inspecciones programadas y/o de oportunidad que la DNSO (DOA) determine.

### 233. FACULTAD DE LA ANAC.

- A. La DNSO se reserva en todos los casos la aceptación o no del personal propuesto por el Explotador para cumplir con esta importante función de IR.
- B. Los explotadores nuevos que inician su actividad deberán seguir un programa especial que propondrá el explotador al POI y este evaluará y determinará el alcance.
- C. Esta modalidad brinda una razonable actividad de vigilancia en cuanto a la seguridad operacional, ya que es ejercida por personal de tripulantes expertos que un explotador pone a consideración para que la ANAC – DNSO, a través del POI, evalúe y acredite.
- D. Retiro de la aprobación de un IR.- La ANAC, por intermedio del POI, podrá retirar la aprobación de un IR si comprueba que no ha tenido actividad como tal, su desempeño ha sido insatisfactorio o a solicitud del explotador. Para retirar la aprobación, el POI deberá notificar por escrito al explotador, que la aprobación ha sido retirada. La carta deberá incluir el nombre del IR, la fecha efectiva del retiro y la razón que motivó el mismo. En todos los casos, la notificación deberá hacerse por medio del sistema GDE para asegurar el recibo fehaciente de dicha comunicación, por parte del explotador.

### 235. DIRECTIVAS PARA LOS EXPLOTADORES.

- A. El personal aeronáutico que el explotador pondrá a consideración para IR, es aquel que, por estar desarrollando permanentemente su actividad en esa cultura organizacional, tiene cabal conocimiento de los modos y procedimientos que se emplean, del nivel de instrucción y adiestramiento, de la interrelación personal entre ellos, de las falencias, deficiencias o dificultades que sufren los mismos en el desempeño habitual de sus tareas, etc.

- B. Los pilotos, mecánicos de a bordo y tripulantes de cabina de pasajeros, que alcancen la acreditación como IR no deberán olvidar que esa consideración implica una responsabilidad y también un reconocimiento a su profesionalismo.
- C. Los explotadores que se sujeten a esta operatoria deberán demostrar la necesidad de contar con IR's y deberán disponer de un número suficiente de ellos para satisfacer todos los requerimientos.
- D. Los explotadores podrán presentar más de un candidato para IR considerando el tamaño la magnitud de la empresa, sus flotas y cantidad de operaciones.
- E. Los explotadores certificados para operar bajo la Parte 135 de reducida magnitud y operaciones, tendrán en cuenta la conveniencia o no de utilizar este tipo de figura.
- F. Las empresas deberán presentar al POI asignado un plan anual de instrucción e inspección de sus IR's y serán responsables de su estricto cumplimiento. Adicionalmente, deberán presentar un reporte periódico de las actividades de verificación de cada IR, incluyendo un porcentaje de las verificaciones satisfactorias / insatisfactorias con el fin de detectar y resolver deficiencias en el sistema de inspecciones implementado.

**NOTA 1:** Usualmente, un IR debería llevar a cabo, por lo menos, ocho actividades autorizadas durante un período de doce meses, incluyendo la supervisión de la EOI. El POI debe re-evaluar específicamente la necesidad del explotador sobre aquellos IR's cuyos registros indican bajos niveles actividad.

**NOTA 2:** En el caso que un Inspector Reconocido (IR) quede desafectado de un tipo de aeronave, automáticamente deja de ser IR y debe ser removido de las Especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs). En el caso que se lo quisiera afectar nuevamente como IR, la empresa debe proponerlo a la ANAC y cumplir con todos los requisitos de las RAAC y del MIO.

## 237. REQUISITOS

- A. **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.

**B. 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.
- C. **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.

### 239. APROBACIÓN

- A.** Esta sección trata los procedimientos para la aprobación de los IRs. Todos los IRs deben estar aprobados inicialmente por la ANAC y luego, una vez que el explotador está en posesión del CESA, por el POI asignado conforme el proceso establecido en esta sección. Esta aprobación se basa en la comprobación de que el tripulante de vuelo:
- tenga las licencias y calificaciones apropiadas;
  - esté calificado de acuerdo con el programa aprobado de instrucción del explotador, comprendiendo los programas iniciales, de transición o promoción;
  - haya completado el programa aprobado de instrucción del explotador de IR, para las funciones de IR;
  - haya demostrado la habilidad para realizar inspecciones en vuelo y de evaluar la performance de los tripulantes de vuelo hasta satisfacer los requerimientos del inspector de la ANAC.
- B.** El proceso de aprobación del IR sigue las cinco fases del proceso general para aprobación/aceptación. En Apéndice 2 – “Ayuda de trabajo para la aprobación de IR” se encuentra una ayuda de trabajo, para el uso del POI en este proceso. Al cierre de cada fase, se confeccionará un acta consignando las novedades que se registren y los resultados alcanzados.
- C. Desarrollo de las fases**
- (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 un 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) la carta de solicitud constituye la propuesta inicial del explotador. Se origina desde el explotador y no desde un centro de instrucción, candidato o de otra parte interesada. 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) 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 de vuelo; y
- (iv) copia del certificado médico aeronáutico (CMA) vigente.
- (v) Fechas últimas de 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 en el párrafo C.(1)(a) sea ampliada para adecuarla a las circunstancias.*

### **(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) 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 los lineamientos establecidos por la DOA.

*Nota.- La creación del registro, en este punto del proceso, permitirá la inclusión de documentación referida a acciones subsiguientes relacionadas con el individuo que no*

*tiene registros rechazados. Si la ANAC posee algún sistema informatizado de seguimiento de la actividad de cada IR, se podrá utilizar el mismo para la verificación de los certificados y antecedentes del candidato a IR.*

**(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.

#### **(4) Fase cuatro.- Evaluación de los IRs.**

**(a)** Con el objeto de evaluar los conocimientos y la habilidad de un candidato, los inspectores de la ANAC que realizan esta tarea, deben tener un total conocimiento de los procedimientos del explotador. Los IRs deben también estar en conocimiento de cualquier requerimiento reglamentario especial que afecte al explotador, tales como condiciones especiales contenidas en las especificaciones relativas a las operaciones y exenciones.

**(b) Selección de tripulantes de vuelo para la evaluación del candidato a IR.-** El inspector de la ANAC que está llevando a cabo una evaluación para la aprobación inicial de un IR, deberá observar al candidato mientras éste lleva a cabo una verificación real. El propósito de la misma es asegurarse de que el candidato ha adquirido las habilidades requeridas para realizar el prevuelo, la evaluación y el pos-vuelo de un tripulante. El tripulante de vuelo que recibe la verificación debe ser un miembro de la tripulación de línea, que necesita ser evaluado debido a que su vigencia está próxima a caducarse. Este tripulante



de vuelo 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.**- Excepto por la aprobación de primer grupo de candidatos a IRs la evaluación de un IR no conlleva una evaluación de las habilidades de vuelo del candidato en un puesto de la tripulación de vuelo. 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. Una manera aceptable de verificar la competencia del tripulante de vuelo es evaluarlo. Un inspector de la ANAC puede conducir una verificación de la competencia o una verificación en línea programada antes de conducir la evaluación oficial del candidato a IR.

**(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. El JEC/POI, puede permitir que el nuevo IR sea programado como tal, en forma inmediata, aun cuando el procesamiento de la carta de aprobación no haya sido completado.

**(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. En tal caso, el inspector de la ANAC que conduce la verificación, deberá determinar si el tripulante de vuelo verificado tuvo un desempeño satisfactorio, certificar la competencia de dicho tripulante y completar los registros necesarios.

*Nota.- El fracaso de un candidato a IR no es común y, usualmente, finaliza la elegibilidad de ese candidato para obtener el estatus de inspector. En raras circunstancias, el JEC/POI, puede permitir una reevaluación. En tal caso, el explotador debe llevar a cabo el suficiente entrenamiento adicional, recertificar la idoneidad del candidato y programar una nueva evaluación que deberá ser llevada a cabo por un inspector de la ANAC.*

**(f) Contenido de la evaluación de IR.**- La siguiente guía se aplica a la evaluación de un IR:

(i) Un inspector de la ANAC evaluará al candidato a IR mientras conduce una verificación de la competencia de un tripulante de vuelo, que podrá ser desarrollada tanto en vuelo

como en simulador. El inspector de la ANAC observará al candidato conducir la verificación completa en la sesión. El candidato será valorado en su habilidad para evaluar a un individuo, mientras que, al mismo tiempo, lleva a cabo las actividades como miembro de la tripulación, normalmente asociadas con el asiento que ocupa el candidato a inspector.

(ii) Debido a que el candidato a IR debe contar con la licencia de Instructor de Vuelo, éste podrá ocupar cualquiera de los asientos previstos para la tripulación de vuelo, en función de la verificación de competencia programada.

*Nota.- El explotador debe tener publicado en su MOE, procedimientos a ser seguidos en el caso de que un IR durante un vuelo de línea determine que el desempeño de un piloto no alcanza los estándares que le permitirían continuar operando la aeronave. No se le permitirá al miembro de la tripulación de vuelo, continuar con la serie de vuelos.*

(iii) IR de verificación de la competencia: técnico mecánico de a bordo.- Un inspector de la ANAC evaluará a este candidato mientras conduce una verificación de la competencia en un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción de vuelo aprobado. Los segmentos de la evaluación, correspondientes a procedimientos normales, no normales y de emergencia, son normalmente cumplidos en un simulador o en un dispositivo de instrucción de vuelo aprobado.

**(g) Realización de una evaluación para IR.-**

(i) Briefing prevuelo.- El inspector de la ANAC a cargo de la evaluación, programará encontrarse con el candidato con tiempo suficiente para explicar al candidato el propósito de la evaluación y algunas reglas claves, incluyendo:

- (1) que la verificación deberá realizarse como si el candidato estuviera completamente calificado en el rol de IR;
- (2) que, durante el briefing, el inspector de la ANAC puede realizar preguntas al candidato, como parte de la evaluación; y
- (3) que el inspector de la ANAC no realizará preguntas mientras la evaluación se encuentre en progreso.

(ii) Observación y debriefing del candidato.- Mientras la verificación se encuentra en progreso, el inspector de la ANAC observará, pero no interrumpirá o interferirá en el manejo de la verificación a cargo del candidato a inspector. El inspector determinará que todos los ejercicios y maniobras son realizados apropiadamente, que la evaluación del

candidato inspector, sobre el desempeño del tripulante, es objetiva y precisa y que el post-vuelo que el candidato inspector hace al tripulante, es completo y constructivo.

**(5) Fase cinco.- Aprobación de los IRs.**

(a) Todos los IRs aprobados para operaciones bajo las Partes 121 o 135 de las RAAC, deben ser aprobados por el JEC o el POI, según sea el caso.

(i) Carta de aprobación.- La aprobación de un IR tendrá la forma de una carta de aprobación, dirigida al explotador y firmada por el DOA. Esta carta será transmitida al explotador por medio del sistema de gestión documental electrónica GDE y con copia para el JEC/POI, según sea el caso. La carta contendrá lo siguiente:

- (1) nombre del IR y número del certificado otorgado por la ANAC;
- (2) clasificación del IR aprobado conforme esta sección);
- (3) categoría, clase o tipo especificado de aeronave;
- (4) autorizaciones y limitaciones;
- (5) fecha efectiva de cada aprobación (dado que las diferentes aprobaciones pueden darse en momentos también diferentes, esta información simplifica el registro de las evaluaciones. La fecha efectiva de aprobación será la fecha en la que el IR fue recomendado para su aprobación por un inspector de la ANAC); y
- (6) fecha del vencimiento de cada aprobación

*Nota 1.- Ver el Apéndice 5 – Carta de aprobación de IR – para obtener un ejemplo de carta de aprobación.*

*Nota 2.- El JEC o el POI, según sea el caso, pueden aprobar a un IR, solamente para los explotadores que están bajo la supervisión de un POI asignado.*

(ii) Carta de aprobación – emisión.- Un IR será aprobado, mediante una carta de aprobación.

(iii) Carta de aprobación – otras copias.- El original de la carta de aprobación será retenida en el archivo individual de instrucción y entrenamiento del IR; una copia será mantenida en los archivos del IR supervisado, que se encuentran en las oficinas de la ANAC, durante los dos años posteriores al retiro o reemplazo de la aprobación.

(iv) Cada vez que se otorga o retira una aprobación de un IR, el POI deberá asegurarse que el archivo del explotador refleje con precisión lo siguiente:

- (1) el número actual de los IRs vigentes aprobados para ese explotador; y
- (2) el estatus correcto del individuo.

**D. Aprobación del grupo inicial de inspectores del explotador**

(1) 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:

- a) la primera, es una manera práctica de organizar desde el inicio un programa de calificación de IRs; y
- b) 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.

(2) 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.

(3) Carta de aprobación.- La ANAC o el POI, según sea el caso, aprobará a los candidatos, usando los procedimientos previamente descritos. Usualmente, los IRs integrantes del grupo inicial, son aprobados para actuar como IRs en todas las verificaciones, de modo que pueden llevar a cabo todos los tipos de evaluaciones y supervisar la EO durante el período en que se están iniciando las operaciones. 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) La carta de IR del grupo inicial de IRs deberá contener una declaración similar a la siguiente:

- (Nombre de la persona) está aprobado como IR del grupo inicial, para actuar como (inspector de verificación: todas las categorías o Inspector de Técnico mecánico de a

bordo), con el propósito de iniciar las operaciones con (nombre del tipo de aeronave) para (nombre del explotador). Esta aprobación expira el (fecha de expiración).

E. El JEC/POI, según corresponda, deberá verificar que los IR's queden debidamente incluidos en las OpSpecs.

#### **240. VIGENCIA Y RENOVACIÓN DE LA DESIGNACIÓN DEL IR**

Los IRs que cumplan con los requisitos reglamentarios establecidos por la ANAC serán designados conforme el proceso de CINCO (5) Fases descritos de esta Sección, la cual finalizará con una Carta de Aprobación de donde surgirá la vigencia de la designación como IR. La vigencia de la designación como IR será de DOS (2) años desde el acto de aprobación, pudiendo ser prorrogada a requerimiento del explotador sin límites y la ANAC podrá proceder al retiro de dicha aprobación conforme se determina en esta Sección si detectara incumplimientos por parte del IR, por falta de actividad del IR o a requerimiento del explotador. El explotador deberá solicitar la renovación de la designación con una anticipación nunca inferior a los SESENTA (60) días hábiles. Al renovarse la designación, se deberá dar nuevamente cumplimiento al proceso de CINCO (5) Fases previsto en esta Sección, incluyendo la evaluación del postulante.

#### **241. PROGRAMA DE VIGILANCIA DE LOS INSPECTORES RECONOCIDOS (IRS).**

Los IRs deberán ser evaluados por Inspectores de la Autoridad Aeronáutica a los efectos de determinar si mantienen las competencias que dieron lugar al otorgamiento de la aprobación como IRs. Las novedades que surjan en el contexto del Programa de Vigilancia de IRs serán tramitadas conforme el Proceso de Resolución de Constataciones en la Vigilancia de IRs previsto en esta Sección.

##### **A) VIGILANCIA REGULAR DE IRS:**

Cada DOS (2) años todos los IRs deberán renovar sus aprobaciones utilizando el proceso de CINCO (5) Fases previsto en esta Sección y conforme lo descrito en el punto 224 de esta Sección. Para proceder a la renovación, los IRs serán auditados por inspectores de la Autoridad Aeronáutica conforme a las guías previstas en los Apéndices 3 y 4 de esta sección. Aquellos IRs que no cumplan con la renovación de su aprobación no podrán mantenerse en funciones ni realizar actos válidos en ejercicios de las responsabilidades conferidas por la reglamentación

aeronáutica. El POI asignado cada empresa será el principal responsable por parte de la Autoridad Aeronáutica de verificar que los IRs cumplan con la renovación de su autorización.

**B) VIGILANCIA PROGRAMADA DE IRs:**

La ANAC conducirá actividades de vigilancia de los IRs en el marco del Programa de Vigilancia de Seguridad Operacional previsto en el Capítulo 5 del Volumen I de este Manual. Dichas actividades de fiscalización serán programadas en forma ANUAL en cumplimiento del Plan Anual de Inspecciones de Seguridad Operacional, incluyendo específicamente la supervisión de IRs como parte de los aspectos auditables del explotador y utilizando los Inspectores de Operaciones las guías previstas en los Apéndices 3 y 4 esta sección para evaluar el desempeño de los IRs (v. Numeral 5 de la PARTE XII – APÉNDICE VII “INSPECTOR RECONOCIDO E INSTRUCTOR” del MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA CERTIFICACION Y SUPERVISION DE EXPLOTADORES DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL). El Inspector de Operaciones deberá controlar el legajo de los tripulantes evaluados por el IR. El principal responsable de verificar que se ejecute la vigilancia anual programada de los IRs será el Departamento de Seguridad de Operaciones Aéreas de la Dirección de Operación de Aeronaves.

**C) VIGILANCIA NO PROGRAMADA Y SIN AVISO PREVIO DE IRs:**

Los Inspectores de Operaciones de ANAC podrán realizar inspecciones no programadas y sin aviso previo a los IRs del explotador en el marco de sus facultades de fiscalización. En dicho caso, el Inspector Operativo deberá acreditar debidamente su identidad y exhibir al auditado la Orden de Inspección que demuestra que se encuentra en ejercicio de sus funciones, conducirá actividades de vigilancia de los IRs utilizando las mismas pautas de conducta que rigen para la realización de inspecciones para el resto del personal aeronáutico y deberá utilizar las guías previstas en los Apéndices 3 y 4 de esta sección para a los IRs (v. Numeral 5 de la PARTE XII – APÉNDICE VII “INSPECTOR RECONOCIDO E INSTRUCTOR” del MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA CERTIFICACION Y SUPERVISION DE EXPLOTADORES DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL).

**☛ 242. PROCESO DE RESOLUCIÓN DE NOVEDADES EN LA VIGILANCIA DE IRs**

- 1) El Inspector de Operaciones (IO) fiscalizará al/a los IR/IRs utilizando las guías previstas en los Apéndices 3 y 4 de esta sección.

- 2) De encontrarse novedades en dicha inspección, deberá dejarse constancia de las discrepancias detectadas en las guías previstas en los Apéndices 3 y 4 de esta sección para evaluar el desempeño de los IRs. De no encontrarse novedades, se realizará la respectiva acta de inspección informando que no hay novedades que reportar y se remitirá lo actuado al Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas, área que a su vez girará dichos antecedentes al POI para su conocimiento.
- 3) En caso de detectarse un incumplimiento que sea encuadrable en una falta aeronáutica, el IO deberá labrar la respectiva el Acta de Constatación de Infracciones Aeronáuticas en consonancia con los plazos y detalles establecidos en el Decreto N° 2.352/83 o el régimen sancionatorio que en un futuro lo reemplace y utilizando como modelo el Acta de Constatación de Infracciones Aeronáuticas agregada como Apéndice 1 de la Sección 8 del Volumen I de este Manual. Dicha acta de constatación de infracciones deberá ser elevada a la Dirección de Infracciones Aeronáuticas en el plazo de CUARENTA Y OCHO (48) horas hábiles en cumplimiento del respectivo procedimiento legal. En caso de ser una transgresión encuadrable como Infracción Aeronáutica, igualmente deben seguirse el resto de los pasos.
- 4) Cuando se detecten novedades, se describirán las mismas en el Acta de Inspección prevista en el Apéndice 10 de la Sección 5 de Volumen I de este Manual y en el campo "Observaciones" de las respectivas guías en donde deberá indicarse si se trata de una discrepancia grave o si se trata de incumplimientos de carácter moderado o menor.
- 5) Cuando en el desarrollo normal de su tarea encuentre con una discrepancia grave se deberá informar de inmediato al Jefe de flota o Gerente de Operaciones de la empresa, a los efectos de que se tomen las medidas conducentes para mitigar riesgos a las operaciones y/o para hacer cesar el incumplimiento normativo. En ese caso, el Inspector deberá remitir el Acta de Inspección con sus antecedentes (guías aplicadas) a la empresa y enviar copia de la misma al Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas. La empresa en un plazo no superior a las CUARENTA Y OCHO (48) horas deberá manifestar al POI sobre las medidas adoptadas frente al incumplimiento grave. Dicho proceso se desarrollará conforme los puntos 10 y 11 de este proceso.
- 6) En el supuesto de detectarse discrepancias leves o moderadas, el IO deberá presentar, dentro de los CINCO (5) días hábiles inmediatos a la inspección, el Acta de Inspección al Jefe del Departamento de Seguridad de las Operaciones Aéreas de la DOA (DNSO) que será remitido de inmediato al POI e incluirá las guías utilizadas en la inspección y contendrá las conclusiones de la Inspección de Plataforma o Rampa.

- 7) Los POI deberán comunicarle de inmediato al representante de la empresa los resultados de la inspección a la que fue sometido el explotador y establecerá los tiempos que considere necesarios para que la empresa resuelva las discrepancias que se hallaron durante la inspección.
- 8) La empresa podrá efectuar el descargo que estime pertinente dentro del plazo de solución de controversias establecido por el POI informando sobre las soluciones a adoptar para resolver las novedades constatadas por el inspector.
- 9) Una vez que el POI reciba la respuesta del explotador, evaluará si satisface las novedades detectadas. De satisfacerse las novedades, deberá asentarlos por escrito, remitirá copia de la respuesta del explotador aéreo al Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas y el POI se archivará dicho informe junto con los antecedentes relevantes. De no satisfacerse la constatación, el POI informará tal situación por escrito y remitirá lo actuado al Departamento de Seguridad de Operaciones Aéreas para que planifique futuras actividades de vigilancias sobre el explotador.
- 10) Si el POI estima que existen discrepancias graves no solucionadas por la empresa (v. punto 5 de este proceso), debe requerir mediante un informe justificado que, en forma urgente, el Director de Operación de Aeronaves adopte las medidas necesarias para la suspensión o revocación inmediata del CESA del explotador o suspender o desafectar a las aeronaves, el personal de vuelo o a los IRs, según correspondiere. Si las discrepancias graves fueron resueltas por la empresa, el POI informará por escrito al Departamento Seguridad de Operaciones Aéreas y archivará lo actuado con los antecedentes relevantes de la empresa.
- 11) De corresponder y frente a incumplimientos graves, el Director de Operación de Aeronaves deberá instar los procedimientos internos necesarios para proceder a suspender o revocar inmediatamente el CESA del explotador o suspender o desafectar a las aeronaves, el personal de vuelo o a los IRs de la empresa.

**Nota 1:** se adjunta como *Apéndice 6* el flujograma del proceso de resolución de novedades en el proceso de vigilancia de IRs.

**Nota 2:** los procedimientos para proceder a suspender o revocar inmediatamente el CESA del explotador o suspender o desafectar a las aeronaves o el personal de la empresa se encuentran descritos en el Capítulo 5 del Volumen I de este Manual.



**☞ 243. FORMULARIOS APLICABLES Y TRÁMITES ULTERIORES**

- A.** Deberán utilizar los formularios que constan en los Apéndices correspondientes de esta Sección.
- B.** Los IR de pilotos y técnicos mecánicos de a bordo, realizadas las tareas de verificación, deberán completar los formularios requeridos y con el tomado conocimiento del Gerente de Operaciones o equivalente, según corresponda, deberán ser incorporados a los Legajos Personales de los Tripulantes de vuelo de la empresa. El POI o una inspección de seguridad operacional podrán verificarlo.
- C.** Los IR de TCP's que conduzcan o ejecuten inspecciones teórico prácticas, completarán los formularios y se guiarán por la Lista de Chequeo que el Departamento Inspección provea. Una vez completadas las inspecciones, el IR las entregará personalmente a la DOA.
- D.** Cuando en el desarrollo normal de su tarea encuentre que un tripulante no alcanza los estándares normales de idoneidad, deberá informar de inmediato al Jefe de flota o Gerente de Operaciones, proponiendo entrenamiento extra a ese personal o seguirá instrucciones precisas y escritas que tenga el explotador.

**☞ 244. a 248. RESERVADO**

**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**APÉNDICE 1  
PROGRAMA DEL CURSO DE INSPECTOR RECONOCIDO (IR)**

<b>ASIGNATURA</b>	<b>TEMAS</b>	<b>HORAS DE CLASE</b>
<b>CÓDIGO AERONÁUTICO</b>	Conceptos generales Título V “Personal Aeronáutico Título VI “Aeronáutica Comercial”	1
<b>RAAC Partes 121/135</b>	Según corresponda para empresas certificadas bajo las Partes 121 o 135 lo siguiente: <b>a)</b> Control de Ruta (RAAC Parte 121- Sección 121.440) <b>b)</b> Control de eficiencia (RAAC Parte 121- Sección 121.441) <b>c)</b> Calificación de pilotos el mando en aeródromos y en áreas y aeródromos especiales (RAAC Parte 121- Secciones 121.443 y 121.445) <b>d)</b> Experiencia reciente (RAAC Parte 121- Sección 121.439 y Parte 135- Secciones 121.249 y 121.251) <b>e)</b> Pilotos (exigencias periódicas) (RAAC Parte 135 – Sección 135.293 (b)). <b>f)</b> Piloto al mando – Control rutas y aeropuertos (RAAC Parte 135 – Sección 135.303) <i>Nota: Para la instrucción de TCP relacionada con las RAAC partes 121 y 135, se deberá mantener la carga horaria y adaptar el contenido a la actividad que ellos desempeñan.</i>	2
<b>TAREAS Y FUNCIONES DEL IR EN LA EMPRESA</b>	(Tomar como referencia Volumen 1, Capítulo 4, Sección 6, Manual del Inspector de Operaciones de la DNSO).	1
<b>MÉTODOS Y TÉCNICAS PARA CONDUCIR UNA INSPECCIÓN</b>	Programación Reunión previa Reunión posterior	1
<b>EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DEL EVALUADO</b>	Detección de entrenamiento inadecuado o insuficiente. Detección de conductas personales que puedan afectar negativamente la seguridad.	1
<b>CONFECCIÓN DE PLANILLAS</b>	(Se tomará como referencia el formulario correspondiente)	1
<b>MÉTODO Y POLÍTICA ANTE INSPECCIÓN NO SATISFAC-TORIA</b>	(Se tomará como referencia lo establecido en el correspondiente MOE, Capítulo o parte del capítulo de entrenamiento)	2

**Total de horas clase: 9 (cada hora equivale a 45 minutos)**

**NOTA:** El presente Programa de Curso de Instrucción para Inspector Reconocido es una orientación que deberá ser adoptada como un mínimo necesario de conocimientos. Los explotadores, dependiendo de la magnitud de su empresa podrán presentar para aprobación variaciones en más de este curso en cuanto a horas de referencia.

**APÉNDICE 2****AYUDA DE TRABAJO PARA LA APROBACIÓN DE INSPECTOR RECONOCIDO****1. Verifique que la carta de solicitud del explotador contiene la siguiente información:**

- Nombre completo del candidato
- Dirección comercial del candidato
- Puesto en la tripulación y tipo de aeronave
- Tipo de aprobación de IR solicitada

**2. Certificados (copias) ( ) Licencias y habilitaciones del tripulante**

- CMA vigente
- Cualquier carta de aprobación válida de IR anterior

**3. Registros de instrucción (copias)**

- Inicial, de transición o de promoción para la aeronave y puestos requeridos
- Periódica
- IR

**4. ( ) Resumen de experiencia****5. ( ) Verificación satisfactoria de la ANAC****6. ( ) Evaluación programada del IR****7. ( ) Informar al DOA****8. ( ) Apertura del registro de vigilancia del IR**

---

**Reporte Favorable:**

**9. Preparar la carta de aprobación**

- ( ) Original al explotador
- ( ) Copia al registro del explotador
- ( ) Copia al inspector de la ANAC a cargo de la supervisión

**10. ( ) Actualización del registro de vigilancia del explotador**

---

**Reporte Desfavorable:**

**9. ( ) Preparar la carta para el explotador, indicando la desaprobación**

**10. ( ) Actualización del registro de vigilancia del explotador**

-----

**APENDICE 3**

**EVALUACIÓN PARA INSPECTOR RECONOCIDO (IR) DE PILOTOS**

Orden de Inspección N°: .....

**EVALUACION PARA INSPECTOR RECONOCIDO (IR) DE PILOTOS**

Explotador				Fecha de Inspección	
Habilitación			Rehabilitación		
Piloto evaluado			Licencia de IV N°		
Inspector ANAC			DNI:		
Aeronave		N° de Vuelo	Matrícula		
Simulador	Clase D	Matrícula	Lugar		
Fecha último entrenamiento periódico (recurrent simulador)					
Fecha vencimiento del Certificado Médico de Aptitud					
<b>1 – Plan de Vuelo y Despacho</b>					
Verificar cómo supervisa	S	NS	N/E	Observaciones	
<b>Información Meteorológica</b>					
Documentación de Despacho					
Limitaciones					
Plan de Vuelo Operativo					
Briefing con la tripulación					
<b>2 – Despegue, Ascenso y Crucero</b>					
Verificar cómo supervisa	S	NS	N/E	Observaciones	
Recepción del permiso de tránsito					
Procedimiento de despegue y ascenso					
Cumplimiento SID					
Comunicaciones ATC					
Control Operativo del vuelo					
<b>3 – Descenso, Aproximación y Aterrizaje</b>					
Verificar cómo supervisa	S	NS	N/E	Observaciones	
Procedimiento en ruta					
Cumplimiento STAR					
Procedimientos de aproximación por instrumentos					
Debriefing post-vuelo					
<b>4 – Eficiencia Operacional</b>					
Verificar cómo supervisa	S	NS	N/E	Observaciones	
Aptitud para reconocer situaciones					

anormales			
Procedimientos y técnicas para realizar una inspección			
Actitud para evaluar el desempeño			
Evaluación del grado de adiestramiento			
Actitud y aptitud para observar acciones correctivas			
Aplicación de los principios CRM/FFHH			

<b>Observaciones</b>	
<b>Satisface</b>	<b>No Satisface</b>

Firma y sello del evaluado

Firma y sello Inspector ANAC

-----

**APENDICE 4**

**EVALUACIÓN PARA INSPECTOR IR DE TCP**

Orden de Inspección N°: .....

**EVALUACION PARA INSPECTOR RECONOCIDO (IR) DE TCP**

Explotador				Fecha de Inspección	
TCP evaluado			Cert. Competencia N°		
Inspector ANAC			DNI:		
Aeronave		N° de Vuelo	Matrícula		
Fecha último entrenamiento periódico					
Fecha vencimiento del Certificado Médico de Aptitud					
<b>1 – Prevuelo</b>					
Verificar cómo supervisa	S	NS	N/E	Observaciones	
<b>Coordinación con el Comandante</b>					
Documentación de Despacho					
Briefing con Tripulación					
Control de Equipamiento y Cabina					
<b>2 – Embarque, Despegue, Ascenso</b>					
Verificar cómo supervisa	S	NS	N/E	Observaciones	
Supervisión del embarque					
Supervisión del procedimiento de recarga de combustible con pax a bordo					
Operación de puertas					
Chequeo de toboganes / crosscheck					
Anuncios					



Demostración de emergencia				
Control de medidas de seguridad				
Briefing y Control en salidas de Evacuación				
Control de galleys asegurados				
Roles - Ubicación en los puestos de despegue				
<b>3 – Crucero</b>				
Verificar cómo supervisa	S	NS	N/E	Observaciones
Control de cabina				
Vigilancia de baños				
Procedimiento en caso de turbulencia				
Anuncios				
<b>4 – Descenso, Aproximación y Aterrizaje</b>				
Verificar cómo supervisa	S	NS	N/E	Observaciones
Anuncios				
Ubicación en los puestos de aterrizaje				
Control de toboganes y crosscheck				
Descenso de pasajeros				
Debriefing post-vuelo				
<b>5 – Eficiencia Operacional</b>				
Verificar cómo supervisa	S	NS	N/E	Observaciones
Aptitud para reconocer situaciones anormales				
Procedimientos y técnicas para realizar una inspección				
Actitud para evaluar el desempeño				

Evaluación del grado de adiestramiento			
Actitud y aptitud para observar acciones correctivas			
Aplicación de los principios FFHH/ CRM			
<b>Observaciones</b>			
<b>Satisface</b>		<b>No Satisface</b>	

Firma y sello del IR evaluado

Firma y sello Inspector ANAC

-----

**APÉNDICE 5****✉ EJEMPLO CARTA DE APROBACIÓN DE INSPECTOR RECONOCIDO**

(día) de (mes) de (año)

Nombre y Apellido del destinatario

Cargo del destinatario

Empresa

Dirección postal

Estimado Sr./Sra. xxxx

El/la Sr./Sra. (nombre y apellido), titular de la licencia/certificado de competencia (según corresponda), (consignar número), otorgada por la ANAC de (fecha), ha sido aprobado como inspector reconocido (IR) con vigencia desde la fecha \_\_\_\_\_ hasta la fecha \_\_\_\_\_.

El mismo está aprobado para conducir verificaciones en la aeronave (tipo de aeronave) (o simulador de vuelo)), para tripulantes (de vuelo / de cabina de pasajeros empleados por (nombre del explotador).

Esta aprobación es aplicable a las siguientes funciones de verificación:

( ) Inspector Reconocido de pilotos.

Fecha efectiva \_\_\_\_\_

( ) Inspector Reconocido de TCP

Fecha efectiva \_\_\_\_\_

( ) Inspector Reconocido de mecánico de a bordo.

Fecha efectiva \_\_\_\_\_

Por favor, mantenga una copia de esta carta en el legajo individual de instrucción de vuelo del Sr./Sra (consignar nombre y apellido).

Atentamente,

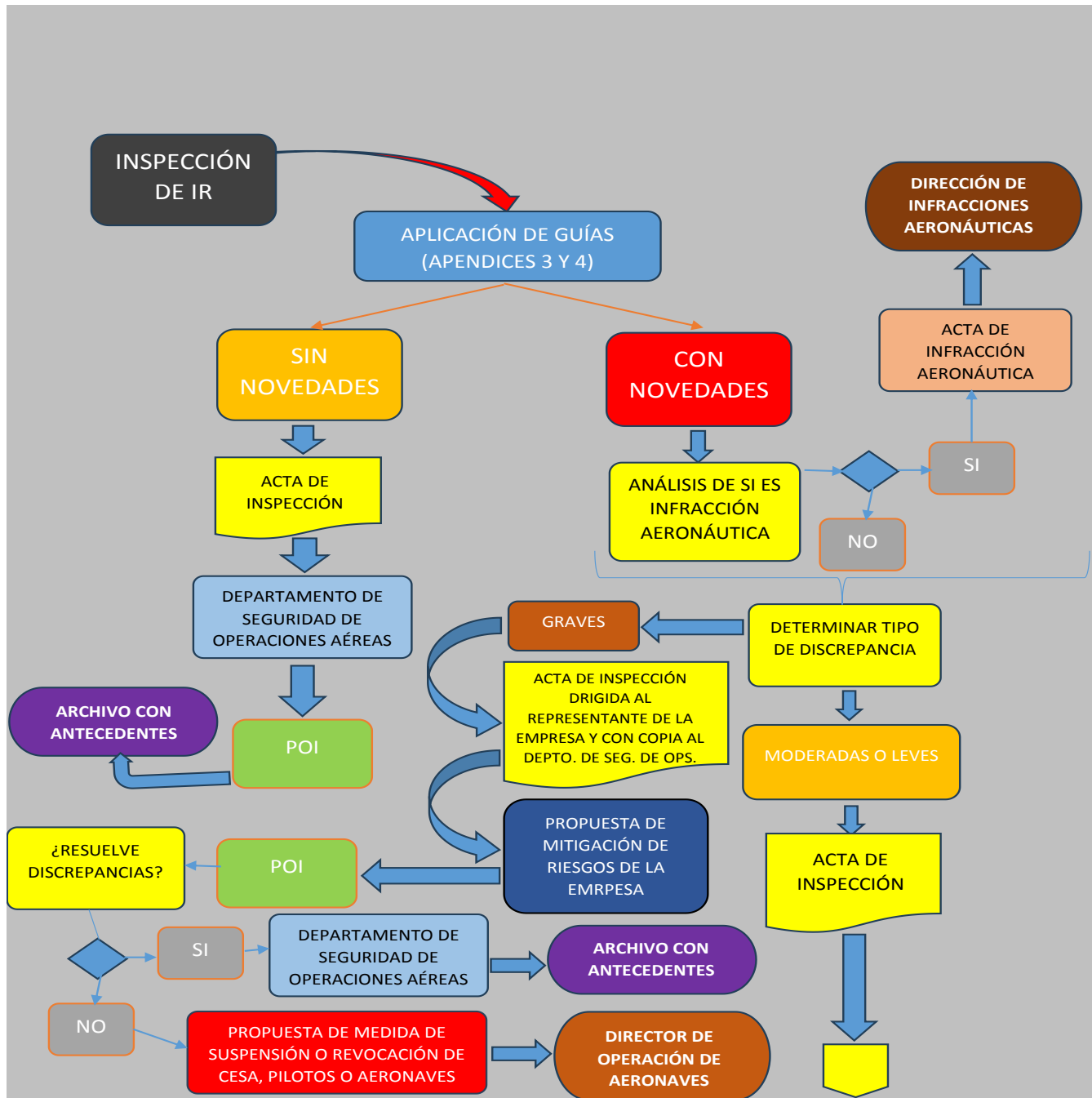
Nombre y Apellido

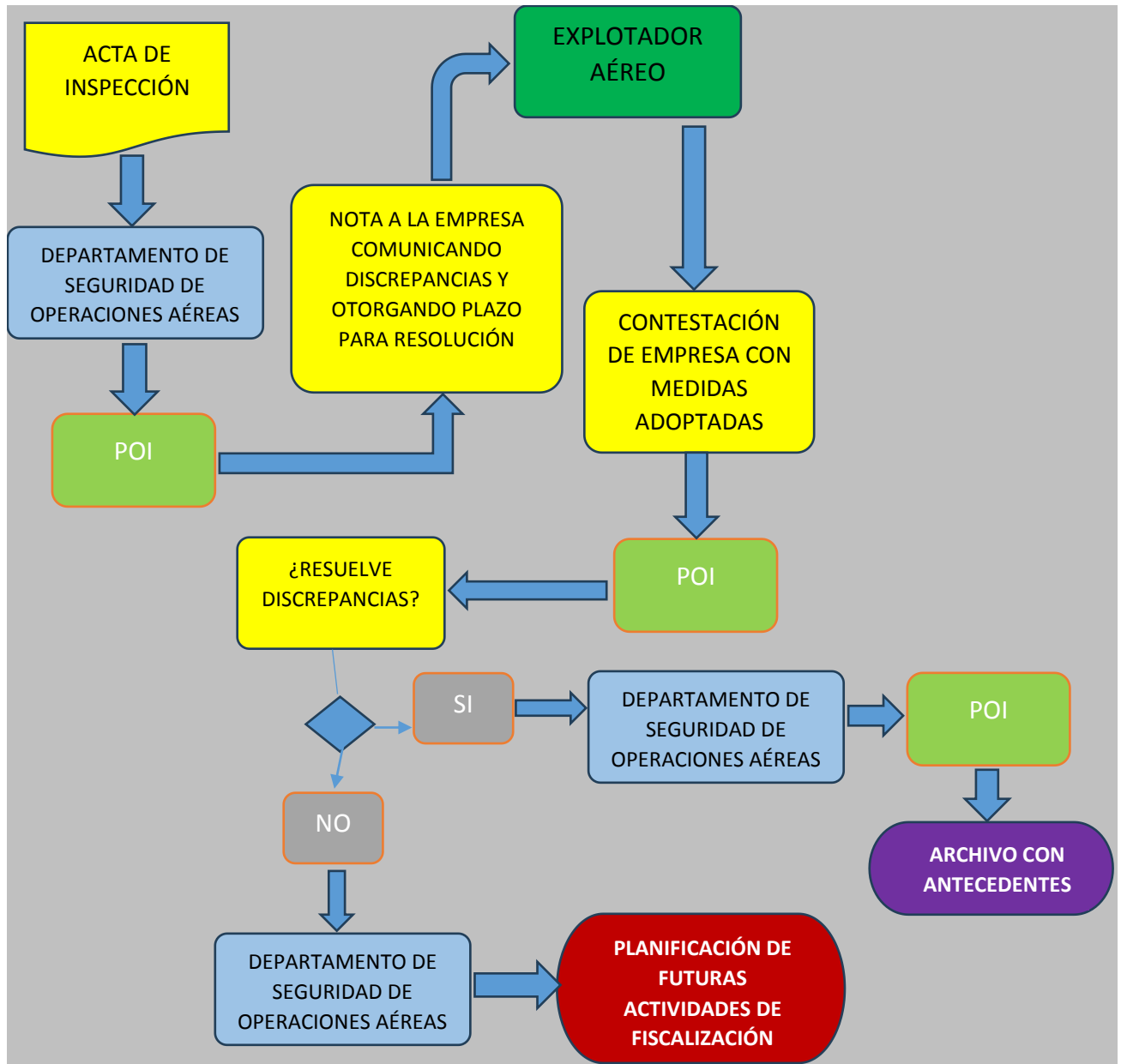
Director de Operación de Aeronaves - ANAC Argentina

APÉNDICE 6



PROCESO DE RESOLUCIÓN DE NOVEDADES EN LA VIGILANCIA DE IRs





**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 4****INSPECTORES OPERATIVOS DE LA DNSO****SECCIÓN 7. EL PROCESO GENERAL DE APROBACIÓN O ACEPTACIÓN****ÍNDICE:**

- 249. Generalidades.**
- 251. Fase Uno.**
- 253. Fase Dos.**
- 255. Fase Tres.**
- 257. Fase Cuatro.**
- 259. Fase Cinco.**
- 261. Resumen del Proceso.**
- 262. a 270. Reservado.**

**249. GENERALIDADES.** El proceso general de aprobación o aceptación que se muestra a continuación, es una herramienta básica y general para uso de los inspectores. Los IOLA e ISOA, usando este método se asegurarán de manera razonable de cumplimentar los estándares reglamentarios y obtendrán una adecuada seguridad en las prácticas de aprobación o aceptación.

- A.** Es un proceso modular y genérico que puede ser aplicado a muchos tipos de procedimientos de aprobación o aceptación. El proceso consiste en cinco fases diferentes y puede finalizar con la aprobación o no-aprobación de la propuesta de un explotador.
- B.** Es importante que el inspector entienda que el proceso descrito en esta sección no incluye todo; es más bien, una herramienta para ser utilizada con buen juicio en la conducción diaria de tareas y responsabilidades.
- C.** Esta sección provee dirección y guía para entender y aplicar este proceso.

**NOTA 1:** *Es esencial que el inspector entienda que este proceso puede desembocar en la decisión de no aprobar o aceptar la propuesta del explotador. El proceso descrito se utiliza como ayuda para llegar a una determinación positiva o negativa.*

D. Este proceso general se aplica a muchas tareas descritas en todo el Manual del Inspector Operativo (MIO) de la DNSO. Cada párrafo de esta Sección describe la tarea de aprobación o aceptación y sirve de complemento a cada proceso en particular. Las cinco fases del proceso de aprobación o aceptación, son las siguientes:

**251. FASE UNO.** La primera fase comienza cuando un explotador, una persona, o la propia ANAC, piden informes o manifiesta la necesidad de un cambio en algún aspecto de la actividad operativa.

La fase uno se inicia mediante dos posibles acciones que son:

A. Una persona u explotador comunica al POI o a la DNSO sobre una necesidad relacionada con su operación. Esta “necesidad” puede ser un requerimiento de aprobación o aceptación por parte del POI o la DNSO. Por ejemplo, un explotador puede necesitar, desear, o requerir un cambio en la lista mínima de equipamiento (MEL). El explotador inicia el proceso informándose acerca de los procedimientos correctos para recibir una aprobación para el cambio, por parte del POI. Durante estas investigaciones iniciales, es importante que tanto el POI como el explotador, estén familiarizados con el tema en cuestión. Si, por ejemplo, un explotador solicita una aprobación operativa, el POI o Inspector debe cumplir las siguientes acciones:

- (1) Interiorizarse con la política de la DNSO referente a requerimientos aprobados ya existentes
- (2) Interiorizarse con el material técnico apropiado.
- (3) Determinar con precisión el carácter y propósito de la propuesta
- (4) Determinar si se requiere una demostración
- (5) Determinar la necesidad de cualquier requerimiento de coordinación
- (6) Asegurarse de que el explotador entiende claramente los requerimientos mínimos que implica su solicitud.
- (7) Determinar la fecha en la que el explotador pretende implementar la propuesta

**B.** La fase uno también puede comenzar cuando el POI o la DNSO comunica al explotador o persona, requiriendo algo relacionado con su operación que debe ser revisada o enmendada, para su posterior aprobación o aceptación. Por ejemplo, un POI puede solicitar a un explotador el desarrollo de una parte o capítulo para su manual de operaciones (MOE), a efectos que este contemple un aspecto particular necesario y no previsto, que surgió de una verificación o inspección de vigilancia de seguridad operacional. El explotador deberá investigar y entender ese tema antes de enviar una propuesta de evaluación al POI o la DNSO. El POI deberá asesorar en esta etapa al explotador para que la preparación del requerimiento sea el adecuado. El requerimiento puede incluir lo siguiente:

- (1) La necesidad de una desviación, autorización o excepción
- (2) La necesidad de demostraciones requeridas
- (3) Esclarecimiento de la información contenida en la RAAC o manuales aplicables
- (4) Fuentes de información específicamente técnicas
- (5) Estándares aceptables de operación segura

**C.** El elemento común, independientemente de si la acción es iniciada por el explotador o la DNSO, es el esfuerzo puesto por parte del explotador.

**NOTA 2:** *Es esencial (particularmente en la fase uno) que el explotador tenga en claro que, aunque el inspector pueda proveer consejo y guía a la empresa, el desarrollo del producto final enviado a la DNSO, es responsabilidad del explotador. En la fase uno, el inspector debe asegurarse de que el explotador entienda claramente la forma, contenido y documentos requeridos para una eventual aceptación de la ANAC. El explotador debe estar informado de la necesidad y beneficios de enviar un documento de solicitud en el menor tiempo posible, y de avisar a la DNSO, en tiempo, sobre cualquier cambio significativo en la propuesta. La fase uno del proceso se sintetiza de la siguiente forma:*

- (1) El explotador hace una presentación o pedido ante la DNSO o POI



- (2) La DNSO- POI exigen al explotador a tomar una acción
- (3) La DNSO- POI y el explotador desarrollan un acuerdo sobre el tema
- (4) El explotador entiende (acepta) la forma, contenido, y documentos requeridos para una aceptación.

### **253. FASE DOS.**

- A. La fase dos comienza cuando el explotador envía formalmente una propuesta a la DNSO para su aprobación. La propuesta puede ser enviada en varias maneras. La primera acción del inspector en la fase dos es revisar la solicitud del explotador para asegurarse de que la propuesta está claramente definida, y que se ha suministrado toda la documentación especificada en la fase uno. La información requerida debe ser completa y lo suficientemente detallada como para permitir una profunda evaluación de la capacidad y competencia del explotador para satisfacer completamente las regulaciones en vigencia, los criterios o políticas de la DNSO y las prácticas operativas seguras. La fase dos no incluye una detallada evaluación operativa y técnica, o análisis de la información enviada (ver fase tres). De todos modos, en la fase dos el requerimiento debe ser lo suficientemente detallado como para cumplir con la información requerida. Si la presentación del explotador no está completa o su solicitud es obviamente inaceptable, la misma debe ser inmediatamente devuelta al explotador, con una explicación de las deficiencias, antes de que se realicen posteriores revisiones o evaluaciones. Normalmente, las presentaciones inaceptables deben ser devueltas con una explicación escrita de las razones por las cuales fueron devueltas. En muchos casos, dado un tema complejo, una reunión con el explotador y su personal clave, puede ser necesaria para resolver puntos y acordar una mutua y aceptable solución. Si no se llega a acuerdos mutuos, el inspector puede dar por finalizada la reunión, informar al explotador que la propuesta es inaceptable y devolverla. Si todas las partes están en condiciones de alcanzar acuerdos sobre las medidas necesarias para corregir omisiones o deficiencias, y los inspectores principales (operaciones, aeronavegabilidad, y aviónica, si corresponde) determinan que la presentación es aceptable, se le informará al explotador, y comenzará la fase tres. La fase dos del proceso sintéticamente se muestra a continuación:

- (1) El explotador envía la propuesta

- (2) La DNSO / POI, comienza un examen inicial de los documentos necesarios para cumplir con la fase dos
- (3) La DNSO/ POI devuelve la propuesta enviada por incompleta, inaceptable, mediante nota o
- (4) La DNSO / POI acepta la propuesta enviada

**NOTA 3:** *Es importante que el inspector involucrado mantenga informado al explotador sobre el estado de su propuesta. El inspector siempre debe tomar acción y contestar respecto de la propuesta e informar al explotador para evitar que éste asuma que la DNSO ha aceptado tácitamente la propuesta y que se continúa con el proceso. El tiempo de actuación depende de la situación y del juicio del inspector. No obstante, existen ciertos procesos que tienen plazos.*

#### **255. FASE TRES.**

- A.** La fase tres es el análisis detallado de la DNSO / POI, de la revisión y evaluación de la propuesta del explotador. Estas acciones pueden realizarse completamente dentro de la DNSO, en el lugar de las operaciones, o en ambos lados. En la fase tres la evaluación de la DNSO / POI se focalizan en la forma, contenido, y calidad técnica de la propuesta enviada para determinar que la información contenida en la misma cumple con los siguientes criterios:
- (1) No es contraria a ninguna Parte RAAC en vigencia
  - (2) No es contraria a las directivas de este manual u otros documentos relacionados con la seguridad
  - (3) Provee prácticas operativas seguras
- B.** Los criterios para evaluar si la propuesta del explotador es en principio aceptable se encuentran en los capítulos aplicables de este manual. Por otra parte, el Inspector debe asegurarse que los documentos establezcan adecuadamente la capacidad y competencia del explotador para conducir operaciones seguras de acuerdo a la propuesta enviada.
- C.** Durante la fase tres, el Inspector de la DNSO debe, en tiempo adecuado, señalar cualquier deficiencia en el material enviado, antes de continuar con las fases siguientes.

Discusiones con el explotador pueden ser suficientes para resolver ciertas discrepancias o dudas, o para obtener información adicional. Puede ser necesario devolver al explotador, ciertas secciones de la presentación, para lograr cambios específicos. De todos modos, cuando un inspector determina que, por razones específicas, el material es obviamente deficiente o inaceptable, el inspector debe devolver al explotador, la propuesta completa con una adecuada explicación, y dar por terminada inmediatamente esta fase. Si los resultados de la evaluación son aceptables y existe una demostración clara de los requerimientos, el inspector puede necesitar dar al explotador una autorización provisoria, dependiendo de las circunstancias, no obstante, esa provisoria autorización deberá ser condicionada e inicial.

**D.** Un importante aspecto de la fase tres es el que compromete a los inspectores de la DNSO a comenzar con el planeamiento de la ejecución de la fase cuatro. Mientras evalúan la propuesta formal del explotador, los inspectores deben formular planes, observar y evaluar la capacidad del explotador para actuar. Estos planes deben estar terminados antes de la demostración efectiva si correspondiera. La fase tres se sintetiza como se muestra a continuación:

- (1)** La DNSO / POI evalúa la propuesta formal de cumplimiento con las RAAC, cumplimiento con otras directivas u órdenes contenidas en este manual, otros documentos relacionados con la seguridad y las prácticas operativas seguras
- (2)** Cuando los resultados de la evaluación de la DNSO / POI son insatisfactorios, se devuelve la propuesta al explotador para su corrección y/o finalización de la fase
- (3)** Comenzar con el plan de la fase cuatro (si es solicitado)
- (4)** Cuando los resultados de la evaluación de la DNSO / POI son satisfactorios, se procede con la fase cuatro (si es solicitada la demostración) y si se lo considera apropiado, una aceptación inicial o condicionada o
- (5)** Se procede con la fase cinco si no se requiere demostración

## **257. FASE CUATRO.**

**A.** En la fase cuatro, la DNSO / POI finaliza con los planes para observar y evaluar la demostración del explotador con respecto a su habilidad para actuar de acuerdo con los procedimientos, lineamientos y parámetros descritos en la propuesta formal. La fase cuatro es una evaluación operativa de la habilidad del explotador para funcionar de

acuerdo con la propuesta evaluada en la fase tres. Usualmente, estas demostraciones son requeridas por regulación, y algunos ejemplos incluyen lo siguiente:

- (1) Programas de entrenamiento
- (2) Exámenes
- (3) Demostración de evacuaciones de emergencia
- (4) Operaciones en áreas terminales con todo tipo de clima
- (5) Operaciones de navegación aérea

**B.** Los criterios y procedimientos para evaluar la habilidad demostrada de un explotador están descritos en los capítulos aplicables de este manual. El inspector debe planificar el accionar de la observación de la demostración para incluir factores tales como participantes, criterios de evaluación, y secuencia de eventos. Durante estas demostraciones es normal que aparezcan sólo discrepancias menores. Las discrepancias pueden ser frecuentemente resueltas durante la demostración por medio de compromisos por parte de personal de conducción de los explotadores. El inspector responsable para conducir o supervisar una demostración debe evaluar cada discrepancia en términos de su impacto global y de la habilidad y competencia del explotador para efectivizar la operación propuesta. El inspector debe suspender una demostración en fase cuatro cuando se observan grandes deficiencias o niveles inaceptables de actuación. El inspector debe identificar la fase del proceso general para la aprobación o aceptación al que el solicitante debe retornar, o decidir a dar por finalizado el proceso cuando es evidente que la continuación del mismo no derivará en una aprobación o aceptación. Por ejemplo, si la demostración de una evacuación de emergencia es insatisfactoria debido a una falla en el equipo (un tobogán no se infla), puede ser apropiado solicitar al explotador el volver a la fase cuatro y realizar otra demostración. Si la demostración es inaceptable a causa de la ineficiencia de los tripulantes para cumplir con sus tareas asignadas, puede ser aconsejable avisar al explotador que el proceso está terminado, sujeto a revisión y evaluación del programa de entrenamiento de emergencia, y que el explotador necesita reingresar a la fase dos del proceso (esto implica, enviar una nueva propuesta o requerimiento.) Si la evaluación de la DNSO / POI sobre la habilidad demostrada por el explotador es aceptable, el proceso continúa. La fase cuatro del proceso se desarrolla como se muestra a continuación:

- (1) La DNSO /POI planifican la dirección y observación de la demostración

- (2) El explotador demuestra su habilidad
- (3) Demostración insatisfactoria – o –
- (4) Demostración satisfactoria

**NOTA 4:** *Un explotador no será autorizado, bajo ninguna circunstancia, para ejecutar una operación en particular hasta que los requerimientos de aeronavegabilidad y operación estén cubiertos y el explotador sea capaz de efectuar una operación segura de acuerdo con las regulaciones vigentes y las prácticas operativas seguras.*

**NOTA 5:** *Toda tarea de demostración de evacuación de emergencia, amerizaje, o de una operación en particular, se deberá coordinar con la Dirección de Aeronavegabilidad, de tal forma de realizar la verificación en forma conjunta con los especialistas que sean necesarios.*

#### **259. FASE CINCO.**

- A. En la fase cinco, la DNSO/ POI aprueba o acepta la propuesta del explotador. Si la propuesta no es aprobada o aceptada, el explotador será notificado en la fase tres o cuatro.
- B. La aprobación será oficializada mediante una nota formal de aprobación, por el envío de las especificaciones operativas, o por cualquier otro medio. Los Capítulos y Secciones de este Manual del Inspector Operativo brindarán al inspector, guía específica y procedimientos para aprobar métodos y documentación pertinente. Ejemplos de aprobaciones o aceptaciones (visado) otorgados por la DNSO pueden ser los siguientes
  - (1) Programas de entrenamiento
  - (2) MEL
  - (3) Lista de chequeo del cockpit
  - (4) Manual de Operaciones de la Empresa en las partes pertinentes.
  - (5) Operaciones de navegación aérea. RNP 5/10, etc.
  - (6) Especificaciones de Operación.
- C. Otras propuestas, solicitudes, o pedidos que no requieran la aprobación de la DNSO / POI, pero que tienen que ser enviados a la DNSO, son ítems presentados para su aprobación. La aceptación o aprobación de la propuesta de un explotador debe ser

completada por nota. Los métodos y procedimientos utilizados para aceptar una propuesta o aclaración por parte del explotador, en general están comprendidas en los capítulos relacionados de este manual.

**NOTA 6:** *Pueden existir otros requerimientos o solicitudes de los explotadores que no se hallarán contemplados en este manual, pero utilizando este proceso general el inspector podrá manejar situaciones. Se reitera que esta guía es genérica y pretende aportar al inspector de una herramienta sistemática, para afrontar diversas situaciones.*

**D.** La fase cinco se sintetiza como sigue:

- (1) La DNSO/ POI aprueba la petición
- (2) La DNSO/ POI acepta la petición


**NOTA 7:** *A veces la aprobación o aceptación de la DNSO / POI de la propuesta de un explotador está condicionada por su naturaleza. Por ejemplo, un programa de entrenamiento puede ser inicialmente aprobado siempre y cuando el simulador de vuelo a ser usado en ese programa, reciba la aprobación del personal especialista de la DNSO.*

**261. RESUMEN DEL PROCESO.** Este proceso de aprobación o aceptación, tal como está descrito, se especifica en todo este manual, (en términos de las cinco fases) con los requerimientos específicos para cada caso en particular. Es importante que el inspector comprenda, que este proceso general no incluye todo, pero es una herramienta para ser utilizada en las tareas y responsabilidades diarias del inspector.

**262. a 270. RESERVADO.**

**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 4****INSPECTORES OPERATIVOS DE LA DNSO****SECCIÓN 8. PROCEDIMIENTOS PARA INFRACCIONES AERONÁUTICAS****ÍNDICE:**

- 271. Generalidades.
- 273. Testigos.
- 275. Disposición Legal Presuntamente Transgredida.
- 277. Elementos de Prueba Documental.
- 279. Damnificados.
- 281. Bienes Dañados.
- 283. Firma del Imputado.
- 285. Importante.
- 287. Referencias para Encuadrar Infracciones Aeronáuticas.
-  289. Autoridades de Aplicación de Primera Instancia.
- 290. a 294. Reservados.
- APÉNDICE 1 Acta de Constatación de Infracciones Aeronáuticas.

**271. GENERALIDADES.**

- A. Conforme lo previsto en la reglamentación del Decreto N° 816/2024 (REGLAMENTO GENERAL DE INFRACCIONES DE LA AVIACIÓN CIVIL) y su reglamentación, los inspectores facultados por la Autoridad de Aplicación, al comprobar la existencia de una infracción, procederán a labrar el Acta que prevé el Artículo 203 del Código Aeronáutico, con arreglo al Apéndice 1 de esta Sección, que reza: ***“Toda vez que se compruebe una infracción al Código Aeronáutico o su reglamentación o cuando una aeronave ocasione un daño, la Autoridad Aeronáutica levantará un acta con relación***



***circunstanciada de los hechos, autores, damnificados y demás elementos de juicio; remitiendo las actuaciones a la autoridad judicial o administrativa que corresponda”.***

B. Los inspectores al labrar un acta de constatación por presunta infracción aeronáutica, deberán considerar el modelo que se incorpora en el Anexo 1 de esta Sección y tener en cuenta lo siguiente:

**NOTA:** *En ningún caso se dejarán actas incompletas en ninguno de sus ítems, caso contrario la misma será nula.*

- (1) Las actas se labrarán determinándose lugar, fecha y hora local donde se constate el hecho.
- (2) Se marcará el tipo de documento que corresponda al exhibido.
- (3) Organismo otorgante de la licencia del personal aeronáutico si correspondiera. Si se trata de licencia extranjera, deberá dejar constancia del Estado que la expidió.
- (4) Relación circunstanciada del hecho, se hará en forma concreta y concisa.
- (5) La misma deberá ser objetiva y sin abrir juicio al respecto.
- (6) Se agregará toda prueba o mención que mejor conduzca al esclarecimiento del hecho.

### **273. TESTIGOS.**

A. El inspector actuante respecto al tema específico de testigos tendrá en cuenta lo siguiente:

- (1) En el acta deberá dejarse constancia de los datos de las personas (dos como mínimo) que hayan presenciado el hecho.
- (2) En caso que no hubiere testigos presénciales del hecho, el acta se labrará de igual modo y con la sola firma del funcionario actuante.
- (3) En ningún caso el / los inspectores / se deberá /n conformarse como testigo presencial del hecho, ya que incurriría en intereses incompatibles dentro de sus funciones, razón por la cual debe desestimarse el carácter de testigo que se pretende atribuir al mismo.
- (4) Este procedimiento, tiende a la nulidad de los actuados de no procederse como se indica.

(5) En caso que hubiere testigos:

- (a) Si pertenecen al ámbito aeronáutico, se asentará en la respectiva Acta de Constatación de Infracciones Aeronáuticas el domicilio laboral.
- (b) Si se trata de particulares se consignará el domicilio real.

#### **275. DISPOSICIÓN LEGAL PRESUNTAMENTE TRANSGREDIDA.**

A. Se especificarán las reglamentaciones que haya infringido el presunto infractor, por ejemplo:

- (1) Leyes
- (2) Decretos
- (3) Reglamentos
- (4) Disposiciones

B. En el encuadramiento o tipificación de las reglamentaciones deberá citarse claramente artículo, inciso, párrafo, etc. y se hará con el máximo de precaución, para así evitar nulidades en los procedimientos administrativos.

#### **277. ELEMENTOS DE PRUEBA DOCUMENTAL.**

A. Se enunciarán y acompañarán, si lo hubiere, todo antecedente que facilite la comprobación del hecho, tales como: partes meteorológicos, plan de vuelo, o cualquier otro elemento de prueba, según sea el caso.

B. Antes de fotocopiar/escanear cualquier documentación, se verificará que la misma, en su versión original, carezca de enmiendas y/o tachaduras, las que previamente deberán salvarse.

#### **279. DAMNIFICADOS.**

A. En caso de conocerse, se identificarán a las personas humanas o jurídicas que resultaren perjudicados por la presunta infracción.

**281. BIENES DAÑADOS.**

- A. Se describirá en forma detallada, todos los bienes que resultaren dañados por la presunta infracción.

**283. FIRMA DEL IMPUTADO.**

- A. Si el imputado no firmare el Acta, se dejará constancia del motivo, por ejemplo: “Negarse” – “Retirarse sin habersele leído el Acta” – “Solicitar asesoramiento legal previo” – etc.
- B. En el margen izquierdo siempre se incorporará el sello oficial del Organismo.
- C. En el margen derecho, se colocará la firma del funcionario actuante.

**285. IMPORTANTE.**

- A. El Acta labrada deberá ser elevada al superior jerárquico, dentro de plazo de CUARENTA Y OCHO (48) horas fijado por la reglamentación del Decreto N° 816/2024, acompañada de todo otro antecedente que pudiera facilitar la comprobación del hecho que el procedimiento.
- B. Las actuaciones se deben remitir con un informe explicativo, de conformidad con lo establecido en el Artículo 5° de la Resolución E-685/2017 de la ANAC: *“acompañando la prueba documental certificada que se enuncie en la misma, conjuntamente con un informe explicativo haciendo referencia a la transcripción de las normas transgredidas, agravantes y/o atenuantes del caso y todo otro antecedente que pudiera facilitar la comprobación del hecho.”*

**287. REFERENCIAS PARA ENCUADRAR INFRACCIONES AERONÁUTICAS**

- A. A continuación se agregan referencias importantes para el encuadre de infracciones aeronáuticas. Las mismas surgen del Decreto N° 816/2024 (REGLAMENTO GENERAL DE INFRACCIONES DE LA AVIACIÓN CIVIL):

**INFRACCIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE AEROCOMERCIAL**

ARTÍCULO 19.- El presente Capítulo establece las infracciones cometidas por los titulares de

un permiso interno o internacional de operación y/o vuelo, propietarios, poseedores o explotadores de aeronaves civiles, así como a los operadores y concesionarios.

#### SECCIÓN I - CON CARÁCTER MUY GRAVE

ARTÍCULO 20.- La infracción con carácter muy grave, sujeta a sanciones de multa y/o a la cancelación de las concesiones o autorizaciones otorgadas para la explotación de servicios aerocomerciales, puede ser establecida por las siguientes razones:

1. Efectuar operación comercial sin autorización en territorio argentino.
2. Sobrevolar territorio argentino sin autorización o no dar cumplimiento a las normas vigentes para el sobrevuelo o la operación (ello implica dar itinerarios, frecuencias, capacidad del sistema y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular interno e internacional, tarifas).
3. Utilizar o sustituir en una aeronave motores, hélices, componentes, equipos o instalaciones que carezcan de los registros técnicos de trazabilidad y certificación de su fabricación y/o mantenimiento.
4. Emplear personal, con cualquier función aeronáutica, no afectado previamente a sus servicios o no informado oportunamente en los casos de solicitud de permisos de operación.
5. Disponer, permitir o realizar cualquier actividad que importe la disminución de las condiciones de seguridad durante el desarrollo de un vuelo comercial.
6. Permitir que desempeñe funciones aeronáuticas personal física o psíquicamente disminuido, o bajo la influencia de estimulantes, estupefacientes o bebidas alcohólicas.
7. Ejercer derechos de tráfico que no le hubieran sido expresamente otorgados en la autorización o permiso de operación.
8. Hacer reparaciones o modificaciones no autorizadas por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada, a una aeronave o a sus partes componentes.
9. Realizar vuelos con una aeronave respecto de la que se haya modificado la capacidad operativa autorizada.
10. Incumplir las disposiciones complementarias que, respecto del CÓDIGO AERONÁUTICO, su reglamentación y demás normas vigentes en la materia, dictase la Autoridad Aeronáutica en ejercicio de las facultades y atribuciones establecidas por el artículo 133 del mencionado cuerpo

legal.

11. Incumplir las obligaciones emergentes de su condición de prestatario de servicios, en relación con lo establecido en el artículo 150 del CÓDIGO AERONÁUTICO y en las demás disposiciones contenidas en el REGLAMENTO DEL CONTRATO AÉREO DE PASAJEROS, EQUIPAJE Y PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DEL PASAJERO USUARIO DEL TRANSPORTE AÉREO.

12. Incumplir con la declaración de existencia de carga restringida o peligrosa a bordo de una aeronave que opera en territorio argentino o bien que lo sobrevuela o la transporta sin autorización.

13. Realizar actividades ilícitas empleando para tal fin aeronaves, material y/o infraestructura aeronáutica.

14. Obstaculizar la fiscalización y contralor por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada.

15. Incumplir con el pago o abonar fuera de término la compensación establecida en el REGLAMENTO DE PAGOS INDEMNIZATORIOS ADELANTADOS A LA LIQUIDACIÓN FINAL DE LA INDEMNIZACIÓN QUE PUDIERE CORRESPONDERLE EN CASO DE MUERTE O LESIÓN CORPORAL A LOS PASAJEROS QUE SEAN VÍCTIMAS DE UN ACCIDENTE DE AVIACIÓN CIVIL COMERCIAL.

## SECCIÓN II - CON CARÁCTER GRAVE

ARTÍCULO 21.- La infracción con carácter grave, sujeta a sanciones de multa y/o de suspensión temporaria de las autorizaciones correspondientes, puede ser establecida por las siguientes razones:

1. Emplear aeronaves o personal, con cualquier función aeronáutica, no afectados previamente a sus servicios o no informados oportunamente en los casos de solicitud de permisos de operación.

2. No llevar a bordo, o no presentar a requerimiento de la autoridad competente, la documentación de la aeronave, su tripulación, carga y la que acredite la cobertura de seguros exigibles, en formato físico o digital.

3. Proporcionar información que no sea fidedigna, auténtica, completa o no se corresponda con sus registros cuando le fuese requerida por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada.

4. Omitir informar a los usuarios sobre sus derechos de acuerdo a la normativa vigente, en los supuestos en que existiera tal obligación.
5. Permitir la reserva, comercialización u oferta de servicios no autorizados o no aprobados por la autoridad competente o permitir que otro lo hiciera en su nombre.
6. Cancelar o demorar por motivos que le fueren atribuibles, vuelos regulares previamente aprobados por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada, sin cumplir con la normativa vigente.
7. Omitir poner en conocimiento de la autoridad competente los acuerdos inter-empresarios de naturaleza aerocomercial para su evaluación, conforme a lo requerido en los marcos bilaterales vigentes.
8. Fijar en el exterior de una aeronave marcas distintivas de nacionalidad o matriculación, de dimensiones diferentes a las determinadas por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada, o distintas a las asignadas por el Registro Nacional de Aeronaves, o alterar o suprimir las mismas, o permitir que otro lo hiciera, o conducir una aeronave en tales condiciones.
9. Incumplir con la presentación anual, durante TRES (3) períodos consecutivos, ante la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada, de los estados contables auditados, la memoria, el balance general y el cuadro demostrativo de ganancias y pérdidas, en el término de CIENTO CINCUENTA (150) días de cerrado el ejercicio social, en los supuestos en que resultare obligatoria la elaboración de tales documentos. Si la empresa tuviese oferta pública de acciones en bolsa, no se aplicará lo dispuesto en el presente inciso.

### SECCIÓN III - CON CARÁCTER LEVE

ARTÍCULO 22.- La infracción con carácter leve, sujeta a sanción de multa puede ser establecida por las siguientes razones:

1. Omitir proporcionar en tiempo y forma la información establecida por la normativa vigente, tanto la prevista por el CÓDIGO AERONÁUTICO y demás normas complementarias, como aquella que le fuera expresamente requerida por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada en ejercicio de sus facultades.
2. Dejar de reunir cualquiera de los requisitos establecidos por el artículo 99 del CÓDIGO AERONÁUTICO.
3. Promocionar, comercializar u ofertar servicios incumpliendo la sana competencia y/o

vulnerando los derechos de los usuarios del transporte aéreo, o autorizar que otro lo hiciera en su nombre.

4. Omitir discriminar en su contabilidad, durante TRES (3) períodos consecutivos, las cuentas y resultados de la actividad específica de transporte aéreo comercial -cuando ésta se realiza en concurrencia con otros rubros del objeto societario- o la discrimine en forma que dificulte la fiscalización prevista por el artículo 133 del CÓDIGO AERONÁUTICO, en concordancia con lo establecido en los artículos 100, 101 y 128 de dicho Código.

## **CAPÍTULO II - INFRACCIONES RELATIVAS AL TRABAJO AÉREO**

ARTÍCULO 23.- El presente Capítulo, establece las infracciones cometidas por quienes realicen actividades de trabajo aéreo.

### **SECCIÓN I - CON CARÁCTER MUY GRAVE**

ARTÍCULO 24.- La infracción con carácter muy grave, que pueda ocasionar la cancelación de las concesiones o autorizaciones otorgadas para la explotación de servicios aerocomerciales, puede ser establecida por las siguientes razones:

1. Utilizar una aeronave y/o realizar actividades aéreas en servicios distintos de aquellos descritos en su permiso de operación y/o de vuelo, y/o sin contar con las autorizaciones, licencias y/o certificaciones de idoneidad correspondientes.
2. Proporcionar información que no sea fidedigna, auténtica, completa o no se corresponda con sus registros cuando le fuese requerida por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada.
3. Omitir afectar, ante la Autoridad Aeronáutica, al personal y/o a las aeronaves que destinar para la realización del trabajo aéreo.
4. Efectuar y/o hacer efectuar reparaciones y/o modificaciones que afecten la seguridad operacional, no autorizadas por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada, a una aeronave o a sus partes componentes.
5. En caso de producirse cualquiera de las circunstancias previstas en el artículo 135 del CÓDIGO AERONÁUTICO, se procederá a la cancelación de la concesión o autorización para la explotación de servicios aerocomerciales, medida que, a instancia de la Autoridad Aeronáutica, debe ser dictada por la autoridad con competencia para la emisión de la autorización de que se trate.

**SECCIÓN II - CON CARÁCTER GRAVE**

ARTÍCULO 25.- La infracción con carácter grave, sujeta a sanciones de multa y/o suspensión temporaria de las autorizaciones correspondientes, puede ser establecida por las siguientes razones:

1. Operar la aeronave sin tener los motores, hélices, sistemas e instrumentos de vuelo, y/o equipo de seguridad y auxilio correspondientes, en correcto estado de funcionamiento; ello de acuerdo a las autorizaciones, limitaciones o restricciones aprobadas conforme la reglamentación técnica pertinente.
2. Explotar trabajo aéreo sin poseer la autorización pertinente o, estando autorizado, infringir las normas que regulan la actividad.
3. Despegar y/o aterrizar en un aeródromo que no ha sido autorizado, dentro de las respectivas especificaciones operativas y/o manuales de operación, para el tipo de aeronave y/o la naturaleza de operaciones que realiza el explotador o que dicho aeródromo no tenga autorización para la realización de operaciones aeronáuticas; salvo las excepciones que provea la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada como casos debidamente comprobados de fuerza mayor.
4. Incumplir las disposiciones complementarias relativas a la explotación de trabajo aéreo que, respecto del CÓDIGO AERONÁUTICO, su reglamentación y demás normas complementarias, dictase la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada.

**SECCIÓN III - CON CARÁCTER LEVE**

ARTÍCULO 26.- La infracción con carácter leve, sujeta a sanción de multa, puede ser establecida por las siguientes razones:

1. Omitir proporcionar en tiempo y forma la información establecida por la normativa vigente, tanto la prevista por el CÓDIGO AERONÁUTICO y demás normas complementarias, como aquella que le fuera expresamente requerida por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada en ejercicio de sus facultades.
2. Omitir discriminar en su contabilidad, durante TRES (3) períodos consecutivos, las cuentas y resultados de la actividad específica de transporte aéreo comercial -cuando ésta se realice en concurrencia con otros rubros del objeto societario- o la discrimine en forma que dificulte la fiscalización prevista por el artículo 133 del CÓDIGO AERONÁUTICO.



**CAPÍTULO III -INFRACCIONES COMETIDAS POR EL PERSONAL AERONÁUTICO**

ARTÍCULO 27.- El presente Capítulo, establece las infracciones cometidas por el personal aeronáutico.

**SECCIÓN I - CON CARÁCTER MUY GRAVE**

ARTÍCULO 28.- La infracción con carácter muy grave, sujetas a sanciones de multa y/o de inhabilitación definitiva de la licencia o de las autorizaciones correspondientes, puede ser establecida por las siguientes razones:

1. Utilizar o conducir una aeronave o permitir que otro lo hiciera entrando o saliendo del territorio argentino por lugar no habilitado, o lo hiciera en violación a lo establecido en los artículos 20 y 21 del CÓDIGO AERONÁUTICO.
2. Fijar en el exterior de una aeronave marcas distintivas de nacionalidad o matriculación, de dimensiones diferentes a las determinadas por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada, o distintas a las asignadas por el Registro Nacional de Aeronaves, o alterar o suprimir las mismas, o permitir que otro lo hiciera, o conducir una aeronave en tales condiciones.
3. Omitir cumplimentar los procedimientos de operación establecidos cuya aplicación corresponda.
4. Infringir las reglas de vuelo, incluso las referentes a su preparación y terminación, o las relativas al movimiento terrestre de aeronaves y sus procedimientos de aplicación.
5. Utilizar o conducir una aeronave o permitir que otro lo hiciera entrando o saliendo del territorio argentino sin cumplir con los requisitos establecidos al efecto.
6. Desempeñar funciones aeronáuticas, ocasionando situaciones de riesgo que pudieran afectar la seguridad  
de personas, cosas, aeronaves, aeródromos o instalaciones auxiliares de la navegación aérea.
7. Realizar vuelos, aterrizajes o despegues en forma temeraria o permitir que otro lo hiciera.
8. En caso de ser interceptado, no acatar las órdenes que imparta la autoridad competente conforme a la reglamentación pertinente.
9. Conducir una aeronave a la que no se le hubiera acordado permiso de permanencia en el territorio argentino.

10. Utilizar o conducir una aeronave o permitir que otro lo hiciera brindando a los organismos de control de tránsito aéreo informaciones erróneas sobre su posición o las condiciones en que se desarrolla el vuelo, o permitir la realización de dichas acciones.
11. Utilizar o conducir una aeronave o permitir que otro lo hiciera, comunicando a las dependencias de control de tránsito aéreo, información inexacta sobre su posición, condiciones en que se desarrolla el vuelo, o situaciones inexistentes para obtener prioridad de servicios.
12. Infringir las normas que establecen restricciones a las actividades aéreas, cuando aquéllas hubieran sido notificadas o publicadas en los medios usuales de información aeronáutica.
13. Omitir tomar las medidas que determina el artículo 204 del CÓDIGO AERONÁUTICO.
14. Formular manifestaciones inexactas, incurrir en omisión de datos o de información, o por cualquier medio dificultar o intentar desorientar los estudios, investigaciones y análisis que realice la autoridad competente.
15. Obstaculizar el ejercicio de las verificaciones que dispusiera la autoridad competente, en virtud de lo establecido en el artículo 12 del CÓDIGO AERONÁUTICO.
16. Incumplir las normas sobre limitación del uso de aviones de reacción subsónicos durante los períodos de restricción temporal.
17. Incumplir las normas dictadas por la Autoridad Aeronáutica en lo atinente a: personal, aeronaves, su mantenimiento, talleres, instalaciones, instituciones aerodeportivas, infraestructura, servicios aeroportuarios y de navegación aérea, Centros de Instrucción o de Entrenamiento de Aeronáutica Civil (CIAC o CEAC), Centro Médico Aeronáutico Examinador (CMAE), Médico Examinador Aeronáutico (AME), o las funciones inherentes al poder de policía delegado.
18. Omitir acatar las decisiones del comandante de una aeronave impartidas con criterio de seguridad operacional hallándose en el desempeño de funciones aeronáuticas.
19. Omitir ajustar su actuación a las previsiones establecidas en el artículo 82 del CÓDIGO AERONÁUTICO, en los supuestos que prevé dicha norma.
20. Desempeñar funciones aeronáuticas, encontrándose bajo los efectos de consumo de bebidas alcohólicas, estupefacientes o estimulantes u otras sustancias prohibidas o hallándose en inferioridad de condiciones psíquicas o físicas, o permitir el desempeño de dicho personal en tales condiciones.

## SECCIÓN 8. 12

21. Contravenir las disposiciones que rigen el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.
22. Llevar a bordo de una aeronave cosas cuyo transporte estuviera prohibido o sin contar con la autorización requerida para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas o, permitiera que otro lo hiciera.
23. Realizar, omitir, hacer realizar u ordenar omitir trabajos de reparación o modificación en una aeronave o en sus partes componentes, incumpliendo con las normas dictadas a tal efecto por la Autoridad Aeronáutica.
24. Efectuar o hacer efectuar reparaciones o modificaciones no autorizadas por la Autoridad Aeronáutica, a una aeronave o a sus partes componentes poniendo en riesgo la seguridad operacional.
25. Practicar alguna de las actividades para cuyo ejercicio se requiere licencia, certificado o habilitación, sin contar con ellos, o permitir que otra persona lo hiciera en esas condiciones.
26. Elevar o hacer elevar objetos de cualquier naturaleza, sujetos o libres, que pudieran constituir peligro para la circulación aérea, sin contar con la autorización previa de la Autoridad Aeronáutica, o permitiera que otro lo hiciera.
27. Ejercer funciones aeronáuticas en incumplimiento de la normativa de seguridad operacional dictada por la autoridad aeronáutica.

## SECCIÓN II - CON CARÁCTER GRAVE

ARTÍCULO 29.- La infracción con carácter grave, sujeta a sanciones de multa y/o inhabilitación temporal de la licencia o de las autorizaciones correspondientes , puede ser establecida por las siguientes razones:

1. Omitir realizar la operación de las comunicaciones, de acuerdo a las normas y procedimientos pertinentes.
2. Negarse a exhibir la documentación de una aeronave o la propia habilitante, cuando le fuera requerida por la autoridad competente y/o su autoridad delegada, o no presentarla dentro del plazo fijado al efecto en los casos que corresponda.
3. Infringir las normas que establecen restricciones a las actividades aéreas, cuando aquéllas hubieran sido notificadas o publicadas en los medios usuales de información aeronáutica.

4. Incumplir las instrucciones impartidas por el control de tránsito aéreo, incluyendo las indicaciones efectuadas mediante señales visuales y/o las órdenes recibidas durante una interceptación de la autoridad aeronáutica.
5. Incumplir las restricciones de sobrevuelo o de altitud en las zonas de especial sensibilidad acústica definidas en los correspondientes procedimientos de tránsito aéreo en materia de ruido.
6. Utilizar o conducir una aeronave o permitir que otro lo hiciera incumpliendo las indicaciones por las que se le ordenara abandonar el sobrevuelo de una zona prohibida o restringida.
7. Practicar alguna de las actividades para cuyo ejercicio se requiere licencia, certificado o habilitación, sin contar con ellos, o permitir que otra persona lo hiciera en esas condiciones.
8. Infringir una inhabilitación o suspensión impuesta por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada.
9. Realizar vuelos acrobáticos sin contar con autorización de la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada, o permitir que otro lo hiciera.
10. Incumplir con las obligaciones a su cargo o exceder las atribuciones que le confirieran los respectivos certificados de idoneidad o la habilitación, autorización, permiso, certificación, delegación o designación, encontrándose en el desempeño de funciones aeronáuticas.
11. Utilizar o conducir una aeronave o permitir que otro lo hiciera, que careciera de las instalaciones o equipos de conducción, navegación o comunicación, o cuando los mismos se hallaran en inadecuadas condiciones de funcionamiento.
12. Omitir denunciar el hecho a la autoridad más próxima y en el tiempo mínimo que las circunstancias lo permitieran o, en su caso, disponer de la aeronave sin previo consentimiento de la autoridad competente que interviniera en la investigación, encontrándose en el desempeño de funciones a bordo en una aeronave que hubiera sufrido un accidente o incidente aeronáutico, o siendo explotador de la misma.
13. Obrar con negligencia o utilizar mano de obra o materiales que no reúnan los requisitos exigidos por la autoridad competente.
14. Iniciar o autorizar la reconstrucción, alteración o modificación de una aeronave o de sus partes, sin haber obtenido la autorización previa de la Autoridad Aeronáutica o, en su caso, el Certificado Tipo Suplementario o documento que lo reemplace en el futuro.

15. Iniciar o autorizar la construcción de aeronaves, motores de aeronaves o hélices sin haber obtenido los correspondientes Certificado Tipo Suplementario y Certificado de Producción, emanados de la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada.
16. Iniciar o autorizar la construcción de partes o la fabricación de componentes de aeronaves, motores de aeronaves o hélices, sin haber obtenido las correspondientes autorizaciones o aprobaciones -según el caso de la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada.
17. Fabricar, reconstruir, alterar o efectuar mantenimiento de aeronaves, motores de aeronaves, hélices o sus componentes sin tener la fábrica o el taller la habilitación emanada de la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada.
18. Incumplir con las normas o procedimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada referentes a ultralivianos motorizados o sus componentes.
19. Otorgar conformidad de mantenimiento a una aeronave sin haber evaluado o efectuado el servicio requerido previo al vuelo.
20. Diferir un reporte de mantenimiento de acuerdo a la Lista de Equipo Mínimo -MEL aprobada, sin asegurarse de haber cumplido el procedimiento de mantenimiento descrito en dicho documento.
21. Realizar mantenimiento en aeronaves o componentes de aeronaves sin disponer de los manuales o la documentación técnica de la aeronave, o apartándose de lo estipulado en los mismos.
22. Efectuar mantenimiento en una aeronave o componente de la misma sin haberlo registrado en el documento exigido por la reglamentación pertinente.
23. Oponerse, impedir u obstaculizar la fiscalización o auditoría por parte de la Autoridad Aeronáutica, su autoridad delegada o autoridad policial que lo requiera.
24. Operar o permitir operar una aeronave pública con fines distintos a los propios del servicio de la fuerza militar o de seguridad de que se trate.
25. Incumplir con el plazo fijado por el explotador del aeropuerto en relación a la remoción de aeronaves inutilizadas y/o sus partes y despojos.

### SECCIÓN III - CON CARÁCTER LEVE

ARTÍCULO 30.- La infracción con carácter leve, sujeta a sanción de multa, puede ser

establecida por las siguientes razones:

1. Omitir llevar los documentos reglamentarios que exige el CÓDIGO AERONÁUTICO, las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil y las normas reglamentarias o complementarias.
2. Omitir realizar la operación de las comunicaciones, de acuerdo a las normas y procedimientos pertinentes.
3. Omitir ajustar las comunicaciones al idioma o idiomas aceptados por la reglamentación.
4. Incumplir con las obligaciones que le imponen los artículos 84 y 85 del CÓDIGO AERONÁUTICO.
5. Omitir comunicar a la autoridad más próxima cualquier accidente o incidente aeronáutico o la existencia de restos o despojos de una aeronave, oponerse a producir informes que requiera la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada, oponerse al examen de la documentación o antecedentes necesarios a los fines de una investigación.
6. Omitir llevar en forma reglamentaria o no mantener actualizados los documentos expedidos por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada concernientes a la aeronave, a su tripulación o al personal de superficie.
7. Omitir acatar las órdenes del comandante de una aeronave hallándose en el desempeño de funciones aeronáuticas.
8. Desempeñar una función aeronáutica habiéndose vencido el término de vigencia de la respectiva habilitación complementaria de la licencia o, en su caso, del certificado de competencia o certificación médica aeronáutica.
9. Operar una aeronave en áreas clausuradas de un aeródromo o contrariar las instrucciones de rodaje o estacionamiento y/o excediera el tiempo de estancia en la posición asignada, conforme las instrucciones impartidas por la Autoridad Aeronáutica o el explotador del aeropuerto según corresponda.
10. Penetrar o permanecer en áreas de maniobras de aeródromos sin autorización, ingresar o permitir ingresar o desplazar a personas o cosas en dichas áreas, cuando no estuviera permitido.
11. Utilizar o conducir una aeronave o permitir que otro lo hiciera, hallándose vencido el certificado de aeronavegabilidad, o cuando aquella careciera del mismo.

12. Utilizar o conducir una aeronave o permitir que otro lo hiciera, sin haber obtenido el certificado de matriculación.

13. Utilizar o conducir una aeronave o permitir que otro lo hiciera, comunicando a las dependencias de control de tránsito aéreo información inexacta sobre su posición, condiciones en que se desarrolla el vuelo, o situaciones inexistentes para obtener prioridad de servicios.

14. Operar una aeronave a la que se le hubiera otorgado pasavante aeronáutico, excediendo las restricciones que confiere dicha matrícula provisoria.

(...)

## **CAPÍTULO VI - INFRACCIONES DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS OPERACIONALES Y DE RAMPA EN GENERAL**

ARTÍCULO 38.- El presente Capítulo, establece las infracciones cometidas por servicios aeroportuarios operacionales y de rampa en general.

### **SECCIÓN I - CON CARÁCTER MUY GRAVE**

ARTÍCULO 39.- La infracción con carácter muy grave, sujeta a sanciones de multa y/o inhabilitación definitiva de la licencia o de las autorizaciones correspondientes, puede ser establecida por las siguientes razones:

1. Incumplir la normativa de seguridad de plataforma o cualquier normativa dictada en referencia a la misma por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada.
2. Emitir o proporcionar documentación falsa o adulterada, o consignar información falsa en los documentos operativos y/o en cualquier documento presentado ante la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada.
3. Realizar operaciones transportando mercancías peligrosas, en contravención a la normativa vigente para esa actividad.
4. Interferir y/o demorar sin causa justificada las operaciones normales.
5. Incumplir las indicaciones operacionales del operador aeroportuario y o del prestador de servicios de navegación aérea, poniendo en peligro la seguridad de las aeronaves, instalaciones auxiliares de navegación y de las personas y sus bienes.
6. Conducir sin los permisos y/o habilitaciones requeridas por la normativa vigente.

7. Omitir realizar o retardar indebidamente las acciones necesarias para el apoyo a las aeronaves, en particular en casos de accidentes o incidentes y/o no dar prioridad a las aeronaves declaradas en emergencia.
8. Permitir que se proporcionen servicios sin la debida cobertura de seguros.
9. Carecer de, incumplir, no tener aprobado o tener desactualizado el plan de emergencia que la autoridad competente y/o su autoridad delegada exija conforme a la normativa vigente.

#### SECCIÓN II - CON CARÁCTER GRAVE

ARTÍCULO 40.- La infracción con carácter grave, sujeta a sanciones de multa y/o inhabilitación temporal de las autorizaciones correspondientes, puede ser establecida por las siguientes razones:

1. Circular con vehículos no autorizados por la autoridad aeronáutica y/o su autoridad delegada.
2. Obstaculizar el ejercicio de las funciones de inspección, auditoría, supervisión o control de la autoridad aeronáutica y/o autoridad delegada.
3. Omitir tomar de forma inmediata, según fuera establecido o conforme intime la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada, las medidas de mitigación de los incumplimientos a la normativa vigente que pudieran afectar a la seguridad operacional.

#### SECCIÓN III - CON CARÁCTER LEVE

ARTÍCULO 41.- La infracción con carácter leve, sujeta a sanción de multa, puede ser establecida por las siguientes razones:

1. Penetrar o permanecer en áreas de maniobras de aeródromos sin autorización, ingresar o permitir ingresar o desplazar a personas o cosas en dichas áreas, cuando no estuviera permitido, vulnerando la seguridad operacional.
2. Efectuar, alterar o suprimir el señalamiento de los obstáculos a la circulación sin previa intervención de la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada.
3. Consignar información errónea o no fidedigna en los manuales exigidos por la normativa vigente.

### **CAPÍTULO VII INFRACCIONES DE LOS TITULARES DE CERTIFICADOS DE PILOTO A**



**DISTANCIA DE AERONAVES REMOTAMENTE TRIPULADAS (RPA) Y DE LOS PROPIETARIOS O EXPLOTADORES DE RPA O DEL SISTEMA DE AERONAVES REMOTAMENTE TRIPULADAS (RPAS)**

ARTÍCULO 42.- El presente Capítulo establece las infracciones cometidas por los titulares de certificados de Piloto a Distancia de Aeronaves Remotamente Tripuladas (RPA) y de los Propietarios o Explotadores de RPA o del Sistema de Aeronaves Remotamente Tripuladas (RPAS).

**SECCIÓN I - CON CARÁCTER MUY GRAVE**

ARTÍCULO 43.- La infracción con carácter muy grave, sujeta a sanciones de multa y/o inhabilitación definitiva de la licencia o de las autorizaciones correspondientes, puede ser establecida por las siguientes razones:

1. Realizar operaciones en violación a las restricciones o requisitos normativos dispuestos por la Autoridad Aeronáutica y/o su autoridad delegada, correspondientes a la actividad que comprometa la seguridad operacional.
2. Realizar operaciones con un RPA o RPAS sin registro, matrícula o certificado de aeronavegabilidad, cuando los mismos fueran exigidos por la normativa pertinente.
3. Impedir la inspección o verificación del RPA o RPAS.
4. Realizar operaciones sobre zonas restringidas o en contravención al nivel del suelo, establecidas en la normativa vigente para esa actividad.
5. Negar derecho de paso a las aeronaves tripuladas.
6. Realizar operaciones transportando mercancías peligrosas, en contravención a la normativa vigente para esa actividad.
7. Realizar actividades por las cuales se genere riesgo operacional o el incumplimiento de las disposiciones relativas a la seguridad operacional, y/o violen la intimidad, la vida privada, el honor o la imagen de las personas.

**SECCIÓN II - CON CARÁCTER GRAVE**

ARTÍCULO 44.- La infracción con carácter grave, sujeta a sanciones de multa y/o inhabilitación temporal de las autorizaciones correspondientes, puede ser establecida cuando se realicen actividades comerciales o no comerciales sin contar con la autorización, concesión,

certificación, permiso o habilitación, cuando la misma fuera requerida para esa actividad.

ARTÍCULO 45.- La infracción con carácter grave, sujeta a sanción de multa, puede ser establecida por las siguientes razones:

1. Carecer de los seguros específicos de la actividad, requeridos por la normativa pertinente.
2. Omitir efectuar las comunicaciones necesarias dispuestas por la normativa vigente para esa actividad o realizarlas en contravención a la misma.
3. Operar un RPA / RPAS, incumpliendo las limitaciones impuestas por las categorías correspondientes a cada una de ellas.



#### **289. AUTORIDADES DE APLICACIÓN DE PRIMERA INSTANCIA:**

**A.** Dirección Nacional de Transporte Aéreo de la Administración Nacional de Aviación Civil, de conformidad con la Resolución E-685/2017 de la ANAC, que en su Artículo 2º establece: *“ARTÍCULO 2º — Designase como Autoridad de Aplicación de primera instancia a los efectos del régimen de faltas aeronáuticas establecido por los Decretos N° 326 de fecha 10 de febrero de 1982 y N°2.352 de fecha 9 de septiembre de 1983, de conformidad con el cronograma establecido en el Artículo siguiente, a la DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AEREO (DNTA) de la ANAC, resolviendo en grado de apelación el ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL.”*

#### **290. a 294. RESERVADO**

## APÉNDICE 1

**ACTA DE CONSTATACIÓN DE INFRACCIONES AERONÁUTICAS**

En la Ciudad de ....., Provincia de ....., a los .... días del mes de ...de 2024 siendo las .....00 hora local, se procede a labrar el presente acta de acuerdo a los establecido en el art. 203 del Código Aeronáutico, Ley 17.285, en razón de la presunta infracción cometida por -----, de nacionalidad -----, ----, DNI N-----, con domicilio real calle ----, de la localidad -----, de la Provincia de -----, CUIT N° ----- Licencia de ----, Nro. -----, otorgada por la A.N.A.C, -al mando de la aeronave marca ----, modelo ---- matrícula LV- ----. ----- **(en caso corresponda)-**

**El hecho se produjo de la siguiente forma: -----**  
-----  
----- **(REDACTAR EL HECHO DE FORMA CLARA Y DESCRIBIENDO EXACTAMENTE LA INFRACCIÓN COMETIDA)**

**Se imputa al presunto infractor de la trasgresión de las normas que seguidamente se mencionan:** Decreto N° 816/24: Artículos ..... inciso -----); RAAC Parte .....” **AGREGAR TODA LA NORMATIVA TRANSGREDIDA----**

**Elementos de prueba documental:** 1) PRUEBA DOCUMENTAL: a) -----, b) Copia los datos del presunto infractor del casillero aeronáutico digital (CAD); c) Copias de datos de licencia habilitantes del presunto infractor del casillero aeronáutico digital (CAD); d) video de la operación proveniente de redes sociales; e) Datos de propiedad de la aeronave aportados por el casillero aeronáutico digital (CAD); f) denuncia ante el Juzgado ---- -----; **PONER TODAS LAS PRUEBAS QUE POSEAN**

**SI HAY TESTIGOS, ACLARAR DATOS (nombre, apellido y dirección) y TAMBIÉN DETALLAR SI SON TESTIGOS DEL HECHO O DE LA REDACCION DEL ACTA. SI SON TESTIGOS DE LA REDACCIÓN FIRMARÁN AL PIE (SI SON TESTIGOS DEL HECHO Y ESTUVIERAN PRESENTES AL LABRARSE EL ACTA, FIRMARÁN TAMBIÉN)**

**Damnificados: ----- Bienes dañados: -----**

**En la presente actuación interviene:** xxxx, en su carácter de xxxxx, labrándose DOS (2) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en lugar y fecha arriba indicados (SI LA HACEN A POSTERIORI Y EL INFRACTOR NO ESTÁ PRESENTE, PONER UN SOLO EJEMPLAR). Previa lectura y ratificación, NO firma del imputado por encontrarse ausente, haciéndolo acto seguido el testigo y demás comparecientes por ante mí, funcionario actuante. **(SI ESTA EL INFRACTOR SE HARÁ CONSTAR QUE FIRMA-EN CASO QUIERA HACERLO- Y QUE SE LE ENTREGA UNA COPIA DEL ACTA)**

**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 5****PROGRAMA DE VIGILANCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

**295. INTRODUCCIÓN:** Este Capítulo contiene políticas, procedimientos y lineamientos para llevar adelante el Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional, orientaciones para la resolución de problemas de Seguridad Operacional, y para la Suspensión o Revocación de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos; además se seleccionan prácticas genéricas para conducir inspecciones de idoneidad y verificaciones de competencia.

**SECCIÓN 1. POLÍTICA GENERAL Y PROCEDIMIENTOS****ÍNDICE:**

- ☞ 297. Política de Vigilancia de la Seguridad Operacional
- 299. Objetivo del Programa de Vigilancia.
- ☞ 301. Planificación y Ejecución de los Programas de Vigilancia.
- 303. Dirección y Control del Programa.
- 305. Inspectores de la DNSO
- 307. Determinación de los Requisitos de Inspección.
- 309. Evaluación de los Resultados de Inspección.
- ☞ 310. Principios generales para la resolución de problemas de Seguridad Operacional.
- ☞ 311. Procedimiento para la resolución de problemas de Seguridad Operacional.
- 312. Suspensión o Revocación de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos y de las Especificaciones relativas a las Operaciones.
- ☞ 313. Política y Procedimientos de vigilancia de Explotadores Aéreos Extranjeros.
- 314. Reservado.
  
- ☞ **APÉNDICE 1 – FASES DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.**

- ☞ **APÉNDICE 2 – PROCEDIMIENTO PARA LA RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.**
- ☞ **APÉNDICE 3 – PROCEDIMIENTO PARA LA SUSPENSIÓN O REVOCACIÓN DEL CESA Y DE LAS OPSPECS.**
- ☞ **APÉNDICE 4 – CARTA MODELO DE SEGURIDAD OPERACIONAL.**
- ☞ **APÉNDICE 5 - PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN Y VIGILANCIA CONTINUA DE EXPLOTADORES AÉREOS EXTRANJEROS**

**☞ 297. POLÍTICA DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

- A.** El Código Aeronáutico Argentino (Ley 17.285) en su artículo 133, establece que las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por parte de la Autoridad Aeronáutica, mientras que el artículo 206 de dicho cuerpo normativo otorga amplias facultades de fiscalización a los inspectores de la Autoridad Aeronáutica.
- B.** La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), a través del área competente, en este caso, la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO), desarrolla actividades programadas y no programadas de Vigilancia de la Seguridad Operacional a los explotadores nacionales certificados bajo las Partes 121 y 135 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) en concordancia con las funciones, poderes y deberes pertinentes relacionados con la seguridad aérea.
- C.** La ANAC ejercerá la Vigilancia de la Seguridad Operacional de sus explotadores aéreos nacionales utilizando el enfoque establecido en el Documento 8335 de la OACI – “Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones”.
- D.** La Autoridad Aeronáutica ejecuta anualmente las actividades programadas de vigilancia de seguridad operacional por medio de un Plan Anual de Vigilancia sobre los explotadores aéreos. Las actividades no programadas de vigilancia de seguridad operacional son producto de inspecciones que no fueron inicialmente programadas en el respectivo Plan Anual de Vigilancia (ej. denuncias de particulares, otros organismos públicos o de autoridades policiales federales o locales o ante hechos de público conocimiento que ameritan la fiscalización de ANAC) o que surgen ante constataciones “in situ” verificadas por un Inspector de la ANAC al detectar irregularidades en el ejercicio de sus funciones, actuando de oficio, sea en el marco de una actividad de certificación o de una actividad de vigilancia programada que tiene una finalidad diversa a lo que motiva la constatación. La ANAC podrá programar inspecciones aleatorias a los explotadores aéreos.

- E.** Como parte del programa de vigilancia, la ANAC debe examinar cuidadosamente toda circunstancia que pueda revelar un deterioro importante de la situación financiera del explotador. Algunos ejemplos de tendencias que pueden indicar problemas en la situación financiera de un nuevo explotador son: a) despidos o rotaciones importantes de personal; b) retrasos en el pago de los sueldos; c) menos exigencias en las normas de seguridad de los vuelos; d) normas menos estrictas de instrucción; e) retiro del crédito por parte de los proveedores; f) insuficiente mantenimiento del material volante; g) escasez de suministros y piezas de recambio; h) reducción o menor frecuencia de los vuelos de pago; y i) venta o devolución de aeronaves u otros elementos de equipo importantes. Cuando se observan dificultades financieras, la ANAC debe intensificar la supervisión técnica de las operaciones con especial énfasis en mantener las normas de seguridad operacional.
- F.** La oficina encargada de la planificación y seguimiento de las actividades de vigilancia es el Departamento de Seguridad de las Operaciones Aéreas de la Dirección de Operación de Aeronaves de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional.
- G.** Dicha oficina deberá considerar los recursos humanos y financieros necesarios para implementar el respectivo Plan Anual de Vigilancia, debiendo elevar cada año a la oficina de presupuesto organismo, a través del Director de Operación de Aeronaves, la estimación de recursos presupuestarios necesarios para dar cumplimiento al plan.
- H.** La Autoridad Aeronáutica tiene la facultad y la responsabilidad de ejercer una vigilancia continua de la seguridad operacional de las operaciones de transporte aéreo comercial a fin de garantizar que se implementen prácticas de seguridad aceptadas y procedimientos adecuados para el fomento de la seguridad operacional de las operaciones. Para alcanzar este objetivo, la Autoridad Aeronáutica debe desarrollar la supervisión permanente de las operaciones que lleva a cabo cada explotador. Dicha supervisión puede generar la revisión de las especificaciones relativas a las operaciones o la suspensión temporal de un CESA y, en un caso extremo, puede generar su revocación.
- I.** La vigilancia es un trabajo continuo y será ejecutada por los Inspectores Operativos de Línea Aérea (IOLA) y por los Inspectores de Seguridad de Operaciones Aéreas (ISOA). El término “vigilancia” o “fiscalización” que se utiliza en este Manual, está relacionado con las atribuciones y responsabilidades existentes y con los programas de seguridad correspondientes.



- J.** Todas las actividades de vigilancia de la seguridad operacional de un inspector respecto a un explotador en particular deben estar cuidadosamente planificadas. No será posible abarcar todos los aspectos de una operación durante todas las inspecciones, debe abarcarse tanto como sea posible durante un período específico y deben llevarse registros apropiados.
- K.** Los programas de vigilancia, proporcionan a la Autoridad Aeronáutica un medio para comprobar el cumplimiento de las reglamentaciones vigentes por parte de los explotadores aerocomerciales.
- L.** La información generada por los programas de vigilancia, permite a la Autoridad Aeronáutica (ANAC) actuar sobre las deficiencias que pudieran afectar la actividad aérea o que se presentaran como una potencial fuente de inseguridad. Para que estos programas sean efectivos, tendrán que planificarse cuidadosamente para ser ejecutados durante las inspecciones.
- M.** Las inspecciones proporcionarán datos específicos que posteriormente serán evaluados para apoyar y dar continuidad a los programas de vigilancia existentes. Las inspecciones operativas tienen las siguientes características:
- (1) Actividad y tipo de inspección específicas.
  - (2) Tiempos definidos para el comienzo y conclusión de la tarea.
  - (3) Procedimientos claros y definidos.
  - (4) Objetivos específicos.
  - (5) Requisitos para reportar resultados o hallazgos.

### **299. OBJETIVO DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA.**

- A.** El objetivo principal de la vigilancia es proporcionar a la ANAC una evaluación exacta, oportuna y consistente de la situación de seguridad en las áreas técnico-operativas del transporte aerocomercial. Para lograr este objetivo, los Inspectores Operativos de Línea

Aérea (IOLA) e Inspectores de Seguridad de Operaciones Aéreas (ISOA) tendrán las siguientes funciones:

- (1) Verificar que los explotadores certificados cumplen con los requisitos que dieron origen a sus respectivos certificados y con las prácticas operacionales seguras.
- (2) Detectar los cambios que ocurran en el ambiente operacional.
- (3) Detectar la necesidad de cambios en las regulaciones y generar las enmiendas adecuadas a través de los procedimientos administrativos.
- (4) Evaluar la efectividad de las acciones correctivas recomendadas.

### 301. PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN DE LOS PROGRAMAS DE VIGILANCIA.

A. Existen cuatro fases en la planificación y ejecución de cualquier tipo de programa de vigilancia:

(1) **Fase 1.** Desarrollo de un plan de vigilancia determinando el tipo de inspección necesaria y la frecuencia de las mismas.

(a) **Desarrollo de un Plan de Vigilancia.** Se deberá elaborar de manera coordinada por la DNSO con las Direcciones de Operación de Aeronaves y de Aeronavegabilidad, un programa de vigilancia fundamentado en la necesidad de llevar a cabo la vigilancia rutinaria y existente o en la necesidad de realizar una vigilancia con énfasis especial como resultado de ciertos acontecimientos, tales como accidentes, incidentes, infracciones, huelgas, etc. Cuando se planifique un programa de vigilancia, la DNSO deberá determinar los objetivos del programa, evaluar los recursos disponibles y establecer los tipos y la cantidad de inspecciones a ser realizadas en apoyo a este programa. Los resultados del programa anterior serán evaluados y utilizados como una base para planificar los futuros programas de vigilancia. La información recopilada, junto con otras relacionadas, tales como informes de inspección previos, datos de incidentes / accidentes, reportes de cumplimiento y quejas de los usuarios, deberá ser utilizada en el procesamiento del análisis de datos para determinar los tipos y la frecuencia de las inspecciones a ser realizadas durante el programa de vigilancia. Por lo tanto, el estado de cumplimiento de un explotador y otros factores tales como las actividades del trabajo de certificación existente, deberán ser considerados cuando se desarrolle un programa de vigilancia.

(b) La ubicación geográfica será otro de los factores a ser considerado cuando se planifiquen los diferentes tipos de inspecciones y la frecuencia de las mismas.

- (2) **Fase 2.** Cumplimiento del plan de vigilancia a través las inspecciones.
- (a) **Cumplimiento del Plan de Vigilancia.** Durante la ejecución de las inspecciones del plan de vigilancia, es esencial la calidad y la precisión de los informes de inspección. Son necesarios informes de inspección de alta calidad para el análisis de datos que permitan el cumplimiento efectivo de las fases 3 y 4 del programa de vigilancia.
- (3) **Fase 3.** Análisis de los datos obtenidos a través de las inspecciones y/o de otras fuentes.
- (a) **Análisis de los Datos de Vigilancia.** Una vez reportados los datos de inspección, se efectuará la evaluación de la información obtenida de los mismos y de otras fuentes correlacionadas que se hayan consultado. El propósito de esta evaluación es el de identificar las áreas de importancia tales como las siguientes:
- (i) **Incumplimiento** parcial o total de ciertos ítems de las regulaciones o con prácticas seguras de operación. Se deberá estimar la gravedad del incumplimiento, toda vez que desviaciones severas a la norma pueden imponer la necesidad de adoptar medidas urgentes para resguardar la seguridad de las operaciones conforme se determina en el punto 312, párrafo E de esta Sección.
  - (ii) **Tendencias** positivas y negativas.
  - (iii) **Deficiencias** o incidentes aislados.
  - (iv) **Causas** de incumplimiento, de tendencias o de deficiencias aisladas.
- (4) **Fase 4.** Determinación de las acciones apropiadas para corregir o perfeccionar el programa.
- (a) **Determinación de las Acciones Apropriadas.** Para decidir sobre las acciones más efectivas a tomar, los Inspectores deberán realizar un exhaustivo análisis de cada situación, equilibrando los beneficios y los perjuicios que pudiera ocasionar la decisión, pero siempre conservando el objetivo esencial que es la seguridad en las operaciones aéreas.
- (b) Las acciones apropiadas dependen de muchos factores. También existen muchos criterios que pueden aplicarse, tales como no tomar acciones inmediatas, sostener reuniones con los responsables de las áreas con problemas del explotador o remitir notas formales solicitando la acción correctiva o cancelando un programa, manual o documento aprobado por la DNSO / POI o la iniciación de una investigación. En el análisis de los resultados de acciones recomendadas, se considerará especialmente los datos sobre la vigilancia y la respuesta del explotador a las acciones tomadas. Parte de la cuarta fase de un programa de vigilancia permitirá a la DNSO determinar los requisitos de inspección

para los programas de vigilancia siguientes como resultado de la información recabada durante el programa. Según los resultados de las evaluaciones de la situación, podría ser apropiado incrementar o disminuir las inspecciones durante los programas de vigilancia subsiguientes. El cambio en la intensidad y objetivos de los programas de vigilancia puede ser instrumentado, cambiando el tipo y número de inspecciones que serán realizadas. Finalmente, la resolución de problemas de seguridad operacional deberá guiarse por lo previsto en los puntos 310 y 311 de esta Sección.

**Nota:** ver Apéndice 1 de esta Sección sobre las FASES DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

### 303. DIRECCIÓN Y CONTROL DEL PROGRAMA

- A. La dirección y control del programa será llevado por la Dirección de Operación de Aeronaves (DOA) coordinado con la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) conforme a las áreas técnico-operativas pertinentes a cada organismo.
- B. Estos organismos tienen la responsabilidad primaria de establecer un programa único de vigilancia operacional dirigido a los explotadores nacionales y extranjeros operando en y desde el país y desarrollar los lineamientos que deben utilizar los inspectores destinados a esta tarea. Esta responsabilidad incluye la previsión de recursos financieros, el desarrollo de la documentación correspondiente, las enmiendas y todo material escrito para controlar y guiar al personal afectado.
- C. Estos organismos (DOA y DA) también son responsables de procesar y evaluar la información recibida como consecuencia de los reportes de inspección, los cuales juegan un papel importante al dar cumplimiento efectivo a los programas de vigilancia y seguimiento.

### 305. INSPECTORES DE LA DNSO

- A. Los Inspectores asignados serán responsables de llevar a cabo las inspecciones de acuerdo con los lineamientos y procedimientos que cada Dirección (DOA y DA) establezca.

- B. La responsabilidad de la conducción de toda la fuerza de inspectores a nivel ejecución, será del Departamento de Seguridad de las Operaciones Aéreas de la DOA, dependencia que concentrará los resultados de las inspecciones en forma clara y abastecerá con el material necesario al personal que lleva a cabo las inspecciones de campo.
- C. Asimismo, este Departamento tramitará directamente con los POI, las novedades colectadas y posteriormente, recepcionará los casos cerrados.

### **307. DETERMINACIÓN DE LOS REQUISITOS DE INSPECCIÓN.**

- A. Cuando se desarrolle un programa de vigilancia, la DOA y DA deberán determinar el número y los tipos de inspección requeridos. Para un programa rutinario de vigilancia existirá un número representativo de cada tipo de inspección. Sin embargo, las circunstancias o resultados de inspecciones previas pueden indicar que un área específica deberá recibir mayor énfasis y por lo tanto más actividades de inspección de un tipo en particular. La situación económica-financiera del explotador será considerada al momento de programar las inspecciones. Por otro lado, la información de vigilancia puede indicar que ciertos tipos de inspecciones no son los óptimos o que con menos inspecciones se puede cumplir efectivamente con el objetivo primordial.
- B. Al determinar la cantidad de inspecciones requeridas, la DOA y DA considerarán la complejidad y el tamaño del explotador. Un método que se puede utilizar para considerar esto es separar una operación en grupos homogéneos. Por ejemplo, estos grupos incluirán pilotos, mecánicos, aeronaves, despachantes de aeronave, registros de mantenimiento, calificaciones, escalas, bases principales y varios tipos de manuales. Cuando se determine la cantidad y tipos de inspecciones, cada uno de estos grupos deberá considerarse por separado.
- C. Cada tipo de inspección varía en su objetivo básico; sin embargo, muchos tipos de inspecciones comparten acontecimientos o elementos comunes en el sistema de aviación. Por ejemplo, los pilotos son evaluados durante las inspecciones en ruta, durante las sesiones de entrenamiento en simuladores de vuelo y en diferentes verificaciones requeridas. La DOA y DA considerarán todos los factores al desarrollar programas de vigilancia. Por ejemplo, si un explotador emplea 200 tripulantes de vuelo (PAM, SAM y TMV), se recomienda que por lo menos el 20% (40 miembros de tripulación) sean

evaluados durante un programa de vuelo. Si el objetivo es inspeccionar este número de tripulantes de vuelo, las inspecciones pueden incluir cualquier combinación de inspecciones en ruta, sesiones de entrenamiento o pruebas de eficiencia para un total de, al menos, 40 inspecciones.

- D.** El objetivo básico del programa de vigilancia es que los inspectores realicen inspecciones de calidad y que de su actividad se desprendan resultados efectivos. Se le debe dar prioridad a la calidad de las inspecciones sobre su cantidad. Más importantes que la cantidad de inspecciones realizadas, son las inspecciones que producen información de calidad, que son aquellas que pueden evaluarse y utilizarse sistemáticamente como base sustancial para tomar acciones efectivas. La DOA y DA continuamente revisarán el programa de vigilancia, por lo menos semestralmente. Anualmente realizarán un análisis y revisión para verificar la efectividad del programa y el grado de alcance de las metas propuestas.

### **309. EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS DE INSPECCIÓN.**

- A.** La evaluación por parte del inspector de los resultados de su trabajo es una actividad esencial en cualquier programa de vigilancia. El propósito principal de la evaluación de la información de vigilancia es el de identificar las tendencias tanto negativas como positivas y las deficiencias que no están asociadas con una tendencia evidente.
- B.** Mediante los informes y reuniones de los inspectores de la DNSO, podrá determinarse la acción apropiada basándose en la evaluación de los resultados de las inspecciones. Esta evaluación también es importante para identificar los objetivos y actividades futuras de la vigilancia. Adicionalmente, los reportes sobre los incidentes, accidentes, acciones obligadas y otras fuentes, podrán proporcionar información valiosa sobre las tendencias relacionadas con la seguridad del Explotador.
- C.** La DNSO utilizará todos los resultados disponibles de inspección y la información correlacionada para decidir sobre las acciones apropiadas. Por ejemplo, la acción inicial podría ser una reunión formal con el explotador y los responsables del área cuestionada, con el propósito de forzar un cambio positivo.

**310. PRINCIPIOS GENERALES PARA LA RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

- A. Cuando se observan deficiencias durante el programa de vigilancia de la seguridad operacional para un explotador, debe determinarse la causa, tomarse medidas rápidas para subsanarlas y proceder a realizar un seguimiento para verificar si dichas medidas resultan eficaces. Cuando los problemas se repitan en determinados sectores, deben llevarse a cabo inspecciones complementarias.
- B. Si el programa de vigilancia de la seguridad operacional y los informes de inspección revelan que un explotador no ha cumplido o no puede cumplir con los requisitos ni mantener los niveles exigidos para la certificación especificadas en el CESA y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones, el POI debe informar al explotador la deficiencia observada y las medidas para subsanarla. Las acciones correctivas deberán llevarse a cabo dentro de un plazo especificado. Si el explotador no corrige la deficiencia como debe, el POI deberá informar al Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas para su inmediata intervención y, si fuera necesario, recomendar que se restrinja, se retire temporalmente o de forma permanente el CESA y sus correspondientes especificaciones relativas a las operaciones.
- C. Siempre que el POI estime que, por razones imperiosas de seguridad, debe suspenderse o revocarse inmediatamente un CESA, debe informarlo en forma urgente al Director de Operación de Aeronaves. Si, después de examinar detenidamente todas las circunstancias y llevar a cabo el procedimiento pertinente en el seno de la ANAC, se decide suspender o revocar las atribuciones del CESA, la Autoridad debe notificar al explotador por escrito esta decisión y las razones que la han motivado. Cuando se suspenda o revoque un CESA, sea cual fuere la razón, el explotador debe devolver el CESA a la DNSO.

**311. PROCEDIMIENTO PARA LA RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

- 1) El Inspector de Operaciones (IO) inspeccionará a los explotadores aéreos utilizando las guías previstas en los Apéndices de la Sección 5 del Capítulo 4 del Volumen I de este Manual.
- 2) De encontrarse novedades en dicha inspección, deberá dejarse constancia de las discrepancias detectadas en los Apéndices de la Sección 5 del Capítulo 4 del Volumen I de

este Manual utilizando el Acta Modelo incorporada en el Apéndice 10 de dicha sección. De no encontrarse novedades, se realizará el informe previsto en el punto 6) de este título y se remitirá lo actuado al Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas, área que a su vez girará dichos antecedentes al POI para su conocimiento.

- 3) En caso de detectarse un incumplimiento que sea encuadrable en una falta aeronáutica, el IO deberá labrar la respectiva Acta de Constatación de Infracciones en consonancia con los plazos y detalles establecidos en el Decreto N° 2.352/83 o el régimen sancionatorio que en un futuro lo reemplace y utilizando como modelo el Acta de Constatación de Infracciones Aeronáuticas agregada como Apéndice 1 de la Sección 8 del Capítulo 4 del Volumen I de este Manual. Dicha acta de constatación de infracciones deberá ser elevada a la Dirección de Infracciones Aeronáuticas en el plazo de CUARENTA Y OCHO (48) horas hábiles en cumplimiento del respectivo procedimiento legal. En caso de ser una transgresión encuadrable como Infracción Aeronáutica, igualmente deben seguirse el resto de los pasos.
- 4) Cuando se detecten novedades, se describirán las mismas en la respectiva Acta de Inspección y en el campo "Observaciones" de las respectivas guías, en donde deberá indicarse si se trata de una discrepancia grave o si se trata de incumplimiento de carácter moderado o menor.
- 5) Cuando en el desarrollo normal de su tarea encuentre con una discrepancia grave se deberá informar de inmediato al Jefe de flota o Gerente de Operaciones de la empresa, a los efectos de que se tomen las medidas conducentes para mitigar riesgos a las operaciones y/o hacer cesar el incumplimiento normativo. En ese caso, el Inspector deberá remitir el Acta de Inspección por escrito a la empresa y enviar copia de la misma al Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas. La empresa en un plazo no superior a las CUARENTA Y OCHO (48) horas deberá manifestar al POI sobre las medidas adoptadas frente al incumplimiento grave. Dicho proceso se desarrollará conforme los puntos 10 y 11 de este proceso.
- 6) En el supuesto de detectarse discrepancias leves o moderadas, el IO deberá presentar, dentro de los CINCO (5) días hábiles inmediatos a la inspección, la respectiva Acta de Inspección al Jefe del Departamento de Seguridad de las Operaciones Aéreas de la DOA (DNSO) que será remitida de inmediato al POI e incluirá las guías utilizadas en la inspección y contendrá las conclusiones de la Inspección.
- 7) Los POI deberán comunicarle de inmediato al representante de la empresa los resultados de la inspección a la que fue sometido el explotador y establecerá los tiempos que considere necesarios para que la empresa resuelva las discrepancias que se hallaron durante la inspección.



- 8) La empresa podrá efectuar el descargo que estime pertinente dentro del plazo de solución de controversias establecido por el POI informando sobre las soluciones a adoptar para resolver las novedades constatadas por el inspector.
- 9) Una vez que el POI reciba la respuesta del explotador, evaluará si satisface las novedades detectadas. De satisfacerse las novedades, deberá asentarlas por escrito, remitirá copia de la respuesta del explotador aéreo al Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas y el POI se archivará dicho informe junto con los antecedentes relevantes. De no satisfacerse la constatación, el POI informará tal situación por escrito y remitirá lo actuado al Departamento de Seguridad de Operaciones Aéreas para que planifique futuras actividades de vigilancias sobre el explotador.
- 10) Si el POI estima que existen discrepancias graves no solucionadas por la empresa (v. punto 5 de este proceso), debe requerir mediante un informe justificado que, en forma urgente, el Director de Operación de Aeronaves adopte las medidas necesarias para la suspensión o revocación inmediata del CESA del explotador o suspender o desafectar a las aeronaves, el personal de vuelo, según correspondiere. Si las discrepancias graves fueron resueltas por la empresa, el POI informará por escrito al Departamento Seguridad de Operaciones Aéreas y archivará dicho informe junto con los antecedentes relevantes.
- 11) De corresponder y frente a incumplimientos graves, el Director de Operación de Aeronaves deberá instar los procedimientos internos necesarios para proceder a suspender o revocar inmediatamente el CESA del explotador o suspender o desafectar a las aeronaves o el personal de vuelo de la empresa.

**Nota 1:** se adjunta como Apéndice 2 el flujograma del procedimiento para la resolución de problemas de seguridad operacional.

### **312. SUSPENSIÓN O REVOCACIÓN DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS Y DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES.**

- A.** Previo a la suspensión, revocación o negación de la renovación de un CESA y de las Especificaciones relativas a las Operaciones, la ANAC debe seguir varios procedimientos, a fin de disponer de los respaldos necesarios que le permitan tomar cualquiera de las acciones mencionadas anteriormente.
- B.** La decisión de suspender, revocar o negar una renovación del CESA, será tomada únicamente cuando se ha comprobado fehacientemente que el explotador no ha cumplido o no puede cumplir los requisitos establecidos en las RAAC 121 o 135, o en otros reglamentos que aplican a su operación, tampoco puede mantener los mismos niveles

exigidos en la certificación inicial o en las condiciones especificadas en el CESA o en sus OpSpecs, o existen circunstancias objetivas de deterioro de las condiciones económicas-financieras que permiten entender que no podrá mantener el nivel mínimo de la seguridad de las operaciones aéreas.

- C. Los POIs y los inspectores asignados al explotador, son los responsables de iniciar las acciones necesarias, tendientes a lograr que el explotador corrija todas las discrepancias observadas durante las inspecciones de vigilancia continua y de constatar que las medidas tomadas por el explotador sean eficaces. Si el explotador no ha tomado ninguna acción o sus medidas han sido insuficientes para subsanar las discrepancias, los POIs informarán inmediatamente a sus superiores jerárquicos a fin de proceder según lo establecido en los procedimientos para la suspensión, revocación o negación de la renovación del CESA.
- D. Pasos que conducen a la emisión de una notificación de suspensión o revocación de un CESA y de las OpSpecs**

(1) Paso uno - Discrepancias observadas durante una inspección.-

Una discrepancia puede ser encontrada durante una inspección de base, inspección en vuelo, inspección de rampa o en cualquier otro tipo de inspección. Es imperativo que los inspectores obtengan evidencia objetiva para respaldar sus hallazgos, además la evidencia objetiva debe estar respaldada por un requisito del reglamento apropiado. La evidencia puede ser presentada de diferentes maneras, tales como: fotografías, copias de documentos, declaraciones, etc.

(2) Paso dos - Reporte de los hallazgos.-

Un reporte escrito (informe de inspección) será dirigido al POI, quién evaluará si una acción legal debe ser iniciada o si el problema puede ser manejado a nivel del organismo de certificación e inspección. Si el POI decide que una acción legal es necesaria, éste informará al jefe del organismo de certificación e inspección, quién a su vez impulsará los trámites de la acción legal ante sus superiores jerárquicos.

(3) Paso tres - Carta al explotador.-

Cuando se ha determinado que el problema puede ser resuelto internamente (dentro del organismo de certificación e inspección), una carta, firmada por el POI, deberá ser enviada al explotador, con la siguiente información:

- (a) Detalles de las deficiencias observadas;
- (b) fecha, hora y lugar de observación;

(c) detalle de las acciones correctivas que deben ser tomadas por el explotador; y período específico de tiempo dentro del cual el explotador tiene la oportunidad de responder.

(4) Paso cuatro - No conformidad.-

Si el explotador no ha tomado ninguna acción correctiva, proceda con el Paso seis.

(5) Paso cinco - Conformidad.-

Si el explotador ha corregido sus deficiencias, las cuales deben ser verificadas por los inspectores que realizaron la inspección inicial, una carta de aceptación de las acciones correctivas será enviada por el POI al explotador.

(6) Paso seis - No conformidad – Comunicaciones posteriores.-

En caso que el jefe del organismo de certificación e inspección, llegue a la conclusión de que el explotador todavía no puede cumplir con los requerimientos de la ANAC, tomará las siguientes acciones:

- a) Enviará una segunda carta al explotador, instándole a cumplir las acciones correctivas en un período corto de tiempo; o
- b) coordinará una reunión con el explotador.

(7) Paso siete - Conformidad – igual que el paso cinco

(8) Paso ocho - No conformidad –

El Jefe del Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas debe informarlo en forma urgente al Director de Operación de Aeronaves de la DNSO a fin que se proceda conforme a los requisitos establecidos en la ley 17.285 y sus reglamentaciones, para llevar a cabo el procedimiento para suspender o revocar parcialmente o totalmente el CESA, por parte de la Autoridad de Aplicación.

### **E. Amenaza inmediata a la seguridad**

Los pasos preliminares bosquejados en el Párrafo D que antecede no aplican en el caso de una amenaza inmediata a la seguridad, en cuyo caso se debe informar en forma urgente al Director de Operación de Aeronaves, y adoptar las medidas pertinentes conforme la reglamentación vigente y facultades otorgadas a los inspectores, a fin de evitar el riesgo a la seguridad de personas o cosas.

En todos los casos, la empresa se encontrará facultada para presentar un descargo sobre

lo constatado, se requerirá un informe producido por el inspector o por el área técnica competente que justifique la medida y la intervención previa de la Dirección de Asuntos Jurídicos del organismo.

## **F. Consideraciones para la revocación o suspensión de un certificado de explotador de servicios aéreos y de sus Especificaciones relativas a las Operaciones**

### **1. Régimen legal. -**

Toda suspensión o revocación de un CESA o de sus OpSpecs tendrá sustento normativo en lo expuesto en la Sección 119.61 de la Parte 119 - CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL.

### **2. Criterios para la revocación.**

Como resultado de una inspección, un CESA puede ser enmendado, modificado, suspendido o revocado de manera permanente. Las siguientes condiciones o situaciones indican que un explotador no es capaz o no desea cumplir con sus obligaciones:

- a) Repetido incumplimiento con los estándares mínimos establecidos en los diferentes manuales y en las RAAC 121 o 135 o en otros reglamentos que aplican a su operación;
- b) falta de capacidad por parte del explotador para operar los servicios de transporte aéreo comercial con seguridad y de acuerdo con los términos y condiciones del CESA y de las OpSpecs;
- c) circunstancias objetivas de deterioro de las condiciones financieras-económicas del explotador que permiten considerar que no podrá cumplir con los estándares mínimos de seguridad para las operaciones aéreas. A tal efecto se consideran tales: a) despidos o rotaciones importantes de personal; b) retrasos en el pago de los sueldos; c) menos exigencias en las normas de seguridad de los vuelos; d) normas menos estrictas de instrucción; e) retiro del crédito por parte de los proveedores; f) insuficiente mantenimiento del material volante; g) escasez de suministros y piezas de recambio; h) reducción o menor frecuencia de los vuelos de pago; i) venta o devolución de aeronaves u otros elementos de equipo importantes; entre otros posibles supuestos.
- d) una serie de violaciones sobre un determinado período de tiempo que indican que un explotador no es capaz o no desea operar los servicios de transporte aéreo comercial de acuerdo con los estándares de seguridad exigidos por el Estado;
- e) programas insuficientes de instrucción y de guía;

- f) incumplimiento grave -aun cuando no sea reiterado- de las previsiones determinadas en las RAAC 121 o 135;
- g) pérdida frecuente del control de las operaciones y de mantenimiento de las aeronaves;
- h) deficiencia en la aeronavegabilidad de las aeronaves; y
- i) deficiencias en el mantenimiento y en las anotaciones registrales de la aeronave.

### **3. Oportunidad de ejercicio de derecho de defensa del explotador, informe técnico previo y dictamen jurídico previo.**

El proceso de revocación o suspensión del CESA y de las OpSpecs deberá asegurar que el explotador tenga la posibilidad de ejercer su derecho de defensa conforme a las pautas de la Ley 19.549 y su decreto reglamentario (Decreto 1759/72 -TO 2017-).

Asimismo, la decisión de suspender o revocar el CESA requiere de un informe técnico que así lo justifique y de un dictamen jurídico previo del servicio de asesor permanente del organismo. En el caso de la suspensión o revocación de las OpSpecs sólo se requerirá del respectivo informe técnico que así lo justifique.

### **4. Acto de suspensión o revocación del CESA o las OpSpecs.**

La autoridad competente para suspender o revocar el CESA será aquella que lo hubiese otorgado, mientras que en el caso de las OpSpecs será el Director de Operación de Aeronaves. Dicho acto detallará los fundamentos que motivan la decisión y, de corresponder, se le recordará al explotador la obligatoriedad de devolver el CESA dentro de 30 días después de recibida la notificación

### **5. Notificación de la revocación o suspensión del CESA o las OpSpecs.**

Habiéndose suscripto el acto que dispone la revocación o suspensión del CESA o las OpSpecs, deberá notificarse dicha decisión al explotador aéreo por un medio de notificación fehaciente en soporte papel o electrónico (plataforma GDE). En la notificación se le informará al explotador aéreo de los recursos administrativos de los que dispone para impugnar la decisión y, de corresponder, el plazo legal para objetar judicialmente la medida.

**✎ 313. POLÍTICA Y PROCEDIMIENTOS DE VIGILANCIA DE EXPLOTADORES AÉREOS EXTRANJEROS.****A. Introducción**

Los reglamentos y los procedimientos para la aprobación, vigilancia y resolución de problemas de seguridad operacional asociados con las operaciones de transporte aéreo comercial por parte de un explotador de otro Estado deben ajustarse a los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Resulta particularmente importante reconocer que la función primaria en la vigilancia de la seguridad operacional de cualquier explotador es la de la Autoridad Aeronáutica del explotador que emitió el Certificado de Operador Aéreo (AOC, por sus siglas en inglés).

Cada Estado contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional asume, de acuerdo con el Artículo 12 del Convenio, la responsabilidad de garantizar que todas las aeronaves que vuelan o maniobran en su territorio cumplan con las normas y reglamentos relacionados con el vuelo y las maniobras en vigor.

El Artículo 33 del Convenio dispone que los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias emitidas o convalidadas por el Estado en el que la aeronave se encuentra registrada, sean reconocidos por otros Estados, siempre que los requisitos en virtud de los cuales se expidieron o convalidaron dichos certificados o licencias sean equivalentes o superiores a las normas mínimas que pueden definirse ocasionalmente de acuerdo con el Convenio. Este requisito de reconocimiento se encuentra extendido en el Anexo 6 – Operación de aeronaves, Parte I, Transporte aéreo comercial internacional – Aviones; y Parte III, Operaciones internacionales – Helicópteros, Sección II.

Para asistir en la aprobación y vigilancia de las actividades de otra Autoridad Aeronáutica extranjera, la ANAC asume, en virtud del Artículo 21 del Convenio, la responsabilidad de brindar información acerca de la matrícula y titularidad de las aeronaves individuales. La intención es que esta información, junto con la identificación de la Autoridad Aeronáutica del explotador y el explotador esté disponible en el sitio seguro de la ICAO en forma de un sistema de información de las aeronaves vinculado al registro internacional del AOC.

Sin perjuicio de ello, todo explotador aéreo extranjero (EAE) que pretenda operar en la República Argentina debe obtener la respectiva autorización aerocomercial emitida por autoridad competente conforme los lineamientos de los arts. 128 bis y 129 del Código Aeronáutico y, su reglamentación, en este caso, el Capítulo V del Anexo I al Decreto N° 599/2024.

Asimismo, más allá de la respectiva autorización aerocomercial, todo EAE deberá, previo al inicio de sus operaciones en la República Argentina, efectuar el reconocimiento de su AOC conforme a las pautas establecidas en la Parte 129 – “Operaciones de Explotadores Extranjeros” de las RAAC.

La vigilancia continua de la seguridad operacional por parte de la Autoridad Aeronáutica de las operaciones de explotadores extranjeros dentro de su territorio es una parte esencial de la responsabilidad del Estado de garantizar que los requisitos de seguridad operacional requeridos se cumplan dentro de su territorio.

### **B. La cláusula modelo de seguridad operacional**

Los Estados pueden suscribir acuerdos de servicios aéreos para brindar servicios a otro Estado y viceversa. Dichos acuerdos bilaterales a menudo se basan principalmente en consideraciones políticas y económicas y no siempre abordan la seguridad operacional. El 13 de junio de 2001, el Consejo de la OACI adoptó una resolución y una cláusula modelo sobre seguridad operacional de la aviación que debe incluirse en los acuerdos de servicios aéreos (ver el *Apéndice 4* de este capítulo).

La cláusula modelo aborda los requisitos de seguridad operacional que deben mantener las partes del contrato y ayuda a garantizar que las aeronaves que se utilizan en espacios aéreos y aeropuertos en otro Estado se operen y mantengan de acuerdo con las normas de la OACI. El diálogo continuo, así como la vigilancia de las operaciones sería un requisito para mantener la validez de dicho contrato.

Esta cláusula de seguridad operacional proporciona a las AAC un proceso normalizado para abordar problemas que puedan tener en relación con la operación segura de aeronaves de los EAE. Además, al focalizar la atención en los aspectos de seguridad operacional de un acuerdo de servicio aéreo bilateral o multilateral, una cláusula de seguridad operacional enfatiza las responsabilidades de las AAC para proveer una vigilancia adecuada de la seguridad operacional de las operaciones de transporte aéreo comercial.

La cláusula modelo sobre seguridad operacional no contiene referencia alguna a las sanciones o penalidades por el incumplimiento de normas basadas en que el servicio aéreo generalmente incluye un artículo que versa sobre los problemas de incumplimiento.

**C. Las facultades para la inspección de explotadores aéreos extranjeros**

El Código Aeronáutico de la República Argentina es claro sobre la posibilidad de la Autoridad Aeronáutica de fiscalizar a las aeronaves extranjeras que ingresen al territorio nacional, conforme se desprende de los artículos 18, 19 y 20 de dicho cuerpo normativo.

Sin perjuicio de ello, en virtud del Artículo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la Autoridad Aeronáutica tiene derecho a inspeccionar las aeronaves de otros Estados a la llegada o a la salida y de inspeccionar los certificados y otros documentos prescritos por el Convenio y sus Anexos, siempre que no haya demoras excesivas en la operación.

El Anexo 6, Parte I, 4.2.2.2; y Parte III, Sección II, 2.2.2.2, requiere que la Autoridad Aeronáutica establezca un programa con procedimientos para la vigilancia de las operaciones en su territorio por parte de un explotador aéreo extranjero (EAE) y para realizar las acciones adecuadas cuando sea necesario para preservar la seguridad operacional.

El Anexo 8, Parte II, 3.6, permite que la AAC evite que una aeronave extranjera que ha sufrido daños retome sus operaciones de vuelo con la condición de que informe al Estado de matrícula de inmediato. El Estado de matrícula tendrá en cuenta la aeronavegabilidad de la aeronave y prohibirá que la aeronave retome los vuelos hasta que se restaure su condición de aeronavegabilidad o permitirá que la aeronave retome los vuelos, si se la considera en buen estado de aeronavegabilidad, o permitirá que la aeronave realice una operación de transporte aéreo no comercial, bajo condiciones limitantes a un aeródromo donde se restaurará su condición de aeronavegabilidad.

El Artículo 29 del Convenio requiere que las aeronaves lleven:

- el certificado de matrícula
- el certificado de aeronavegabilidad
- las licencias apropiadas para todos los miembros de la tripulación de vuelo
- el libro de abordo (a menudo denominado registro técnico)
- si está equipado con un aparato de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave.
- si transporta pasajeros, una lista de nombres y lugar de embarque y destino.
- si transporta carga, un manifiesto y declaración detallada de la carga

El Anexo 7 requiere que una aeronave lleve en un lugar destacado cerca de la entrada principal, una placa de identificación que incluya al menos su nacionalidad y marcas de matrícula.

El Anexo 6, Parte I y Parte III, Sección II, también requiere que se lleve:



- una copia auténtica certificada del AOC/CESA del explotador y una copia de las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones para el tipo de aeronave con un contenido mínimo obligatorio que incluya la ubicación a bordo de la aeronave donde estén los detalles de contacto para encontrar a la gerencia operativa sin demoras excesivas;
- si estuviera sujeto a los requisitos del Anexo 16, Volumen I, un documento que demuestre la certificación acústica;
- el manual de vuelo de la aeronave u otro documento que contenga los datos de performance;
- el manual de operaciones del explotador o aquellas partes del mismo referidas a las operaciones de vuelo, que deben incluir el manual de operaciones de la aeronave, las listas de verificación de los procedimientos normales y de emergencia y la MEL;
- cartas actuales y adecuadas para abarcar la ruta del vuelo;
- una lista de verificación del procedimiento de registro de la aeronave; e
- información e instrucciones relacionadas con la interceptación de aeronaves.

Cuando las licencias de la tripulación de vuelo, el AOC/CESA y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones, el documento que demuestra la certificación acústica, el certificado de registro o el certificado de aeronavegabilidad se emiten en un idioma que no sea el inglés, el Anexo 1; el Anexo 6, Parte I y Parte III, Sección II; y los Anexos 7 y 8 requieren que se incluya una traducción a dicho idioma.

El libro de a bordo puede remplazarse por una declaración general que contenga información recomendada para el libro de a bordo por el Anexo 6, Parte I, 11.4.1, y Parte III, Sección II, 9.4.1, que comúnmente se denomina informe de travesía.

La inspección debe planificarse cuidadosamente y pueden concentrarse sólo en parte de los elementos enumerados, dependiendo del tiempo disponible y la cantidad de inspectores. Para las operaciones recurrentes por parte de un explotador aéreo extranjero, la lista total de elementos debe abarcarse periódicamente mediante una serie de inspecciones para evaluar el cumplimiento del explotador de las normas internacionales.

**D. Autorización comercial y técnica para operar como Explotador Aéreo Extranjero**

Previamente al inicio de sus operaciones en la República Argentina, todo EAE debe obtener el respectivo permiso aerocomercial emitido por la autoridad competente conforme lo establece el Capítulo V al Anexo I del Decreto N° 599/2024.

Cabe recordar que el artículo 24 del Anexo I al Decreto N° 599/2024 dispone: *“Las autorizaciones aerocomerciales para empresas extranjeras, para prestar servicios de transporte aéreo interno o internacional, trabajo aéreo y servicios aeroportuarios operacionales y de rampa serán otorgadas por la autoridad competente, conforme los términos de los tratados internacionales en los que la REPÚBLICA ARGENTINA sea parte, bajo condiciones de estricta reciprocidad, y conforme a la normativa de la República Argentina”.*

El precitado decreto al determinar la autoridad competente para autorizaciones aerocomerciales especifica en su artículo 11 que: *“la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AÉREO, dependiente de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, será la Autoridad de Aplicación de los Títulos I, II y III del presente, excepto en materia de trabajo aéreo dispuesto en el Reglamento de Acceso a los Mercados Aerocomerciales, donde será competente la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), organismo descentralizado en la órbita de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA”.*

En cuanto a la autoridad competente para otorgar la respectiva autorización operativa queda claro que es la Autoridad Aeronáutica, según surge de la lectura del artículo 129, último párrafo, del Código Aeronáutico, dado que la citada parte del artículo establece que: *“La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. Los itinerarios, capacidad, frecuencias y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo internacional regular, en todos los casos, serán sometidas a la aprobación operativa previa de la autoridad aeronáutica”.*

En ejercicio de sus potestades regulatorias, la Autoridad Aeronáutica aprobó, por medio de la Resolución ANAC N° 529/2024, la Parte 129 – “Operaciones de Explotadores Extranjeros” de las RAAC, que establece el mecanismo para el reconocimiento del AOC de los EAE que pretendan operar en la República Argentina,

En tal sentido, vale recordar que la Parte 129 de las RAAC se encuentra en consonancia con su equivalente LAR 129 del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad

Operacional (SRVSOP), debiéndose aclarar que dicho reconocimiento de AOC no es una certificación de EAE como sucede en otras normas similares (ej. FAR 129), sino que supone el reconocimiento de la autorización operativa (AOC) emitida por otra AAC.

El procedimiento para el reconocimiento del AOC de los EAE se encuentra desarrollado en las Subpartes A y B de la Partes 129 de las RAAC y existen previsiones y ayudas de trabajo para el reconocimiento del AOC en el Capítulo 1 B - "Solicitud, evaluación y reconocimiento de explotadores aéreos extranjeros conforme RAAC 129" del Volumen II – "Procedimientos" de este Manual.

### **E. Programa de Vigilancia de los Explotadores Aéreos Extranjeros**

La Asamblea General de la OACI en su 35° período de sesiones, llevado a cabo en la ciudad de Montreal (Canadá) en octubre de 2004, aprobó la Resolución A 35-7 "Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional". Uno de los objetivos principales de la Organización es el de garantizar la seguridad operacional en todo el mundo e incumbe también a los Estados contratantes en forma colectiva e individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacionales.

En la 12° Reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) realizada en la ciudad de Fortaleza (Brasil) el 9 de Agosto de 2005, se concretó la Conclusión JG12/09 como una "Propuesta para la implantación de un programa de intercambio de datos de inspección de seguridad en rampa" (IDSR), y se encomendó al Comité Técnico desarrollarla.

El marco jurídico de dichas reglas subyace en el Artículo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional "Inspección de aeronaves" que establece: "las Autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán derecho a inspeccionar sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, a la llegada o a la salida, y a examinar los certificados y otros documentos prescritos por el presente Convenio".

A dichos efectos se estudiaron y analizaron los programas de intercambio de datos establecidos por otros Estados en otras regiones, a saber: "Intercambio de datos de seguridad de la aviación internacional" (IASDEX) de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica, el "Programa para la evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras" (SAFA) de la Conferencia Europea de Aviación Civil (ECAC) e IDISR, Programa de Intercambio

de Datos de Seguridad en Rampa, del SRVSOP y el “Programa para la evaluación de la seguridad de aeronaves nacionales” (SANA) de la Comunidad Europea

En consecuencia, la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO) de la ANAC implementó, por medio de la Disposición DNSO N° 281/2018, el Programa de Inspecciones de Seguridad Operacional en Rampa (ISOR), adecuándose a lo establecido en el Doc. 8335 de la OACI –Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones.

Dicho programa fue posteriormente sustituido por el Manual de Inspecciones en Rampa de la República Argentina (MIRRA), que adopta el programa de Intercambio de Información de Inspecciones en Rampa (IDISR), proveniente del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) para su uso en la vigilancia de Operadores Aerocomerciales Internacionales Regulares y no Regulares.

Por lo tanto, la AANC planificará inspecciones de seguridad operacional necesarias que deben realizarse cuando las aeronaves de otros Estados se encuentren dentro del territorio del Estado. Estas inspecciones se planificarán de manera que no provoquen demoras excesivas en la operación de la aeronave, de acuerdo con el Artículo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

En la Sección 129.015 de las RAAC 129 se reglamenta el cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos por parte de un explotador aéreo extranjero y en la Sección 129.020 de las RAAC 129 se establece la autoridad para realizar inspecciones (incluyendo las inspecciones de seguridad operacional en rampa). Los requisitos de ambas secciones proveen el marco legal para llevar a cabo la vigilancia continua de los explotadores de otros Estados.

El proceso se ilustra en el Apéndice 5 Procedimiento para la aprobación y vigilancia continua de explotadores aéreos extranjeros del presente Capítulo.

Los detalles sobre la conducción de inspecciones de seguridad operacional en rampa en explotadores extranjeros se encuentran en el programa de Intercambio de Información de Inspecciones en Rampa (IDISR), proveniente del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), incluyendo los procedimientos para la planificación previa a la inspección, la calificación y el comportamiento esperado de los inspectores y las listas de verificación que deben utilizarse.

## **F. Resolución de Problemas de Seguridad Operacional de Explotadores Aéreos Extranjeros**

Después de una inspección de rampa de un explotador extranjero, las acciones del inspector que resulten de los hallazgos dependerán de la gravedad de los hallazgos de seguridad operacional. Las acciones también pueden implicar al Estado de matrícula de la aeronave, si fuera diferente del Estado del explotador.

En general, la AAC del Estado en cuyo territorio se realiza la inspección debe contar con procedimientos detallados para guiar al inspector a decidir una acción. Los reglamentos de la AAC deben definir el alcance de las acciones de aplicación que afectan a los explotadores extranjeros. Hay una clara diferencia en las acciones que derivan de un hallazgo en una aeronave de un explotador extranjero, para las que la seguridad operacional es la única base para la acción y de un hallazgo en una aeronave de un explotador nacional, para las que deben considerarse la seguridad operacional, así como también el cumplimiento con los requisitos de certificación y reglamentos nacionales aplicables.

En los procesos de inspección deben detallarse varios niveles de gravedad de los hallazgos, con una descripción de los tipos de acción relacionados.

El manual de procedimientos del programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad operacional en rampa (IDISR) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), contiene las orientaciones detalladas sobre la vigilancia de los explotadores extranjeros, incluyendo la clasificación de hallazgos con base en su nivel de gravedad y las acciones relacionadas con la resolución de problemas de seguridad operacional.

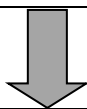
Conforme el reseñado programa, la existencia de un hallazgo grave (tipo 3) o la falta de resolución de hallazgos menores por parte de los explotadores aéreos extranjeros pueden dar lugar a la adopción de distintas medidas por parte de la Autoridad Aeronáutica, lo que incluye la suspensión de operaciones del EAE (v. Capítulo 2 del MIRRA y el Manual de Procedimientos ISIDR).

### **314. RESERVADO**

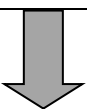
**APÉNDICE 1 - FASES DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.****Fase UNO - Desarrollo de un plan de vigilancia**

- Resultados de las inspecciones anteriores (informes de inspección, ayudas de trabajo, etc.)
- Información de accidentes/incidentes
- Historial de accidentes/incidentes
  - Registros de reportes de infracción
- Otra información relacionada

Se usa este tipo de información para determinar los tipos y números de inspecciones a ser conducidas.

**Fase DOS - Cumplimiento del Plan de Vigilancia.**

- Ejecución de las inspecciones del plan de vigilancia.
- Los informes de inspección deben contar con la calidad y precisión para la posterior evaluación de datos del Plan de Vigilancia.

**Fase TRES - Análisis de Datos del Plan de Vigilancia**

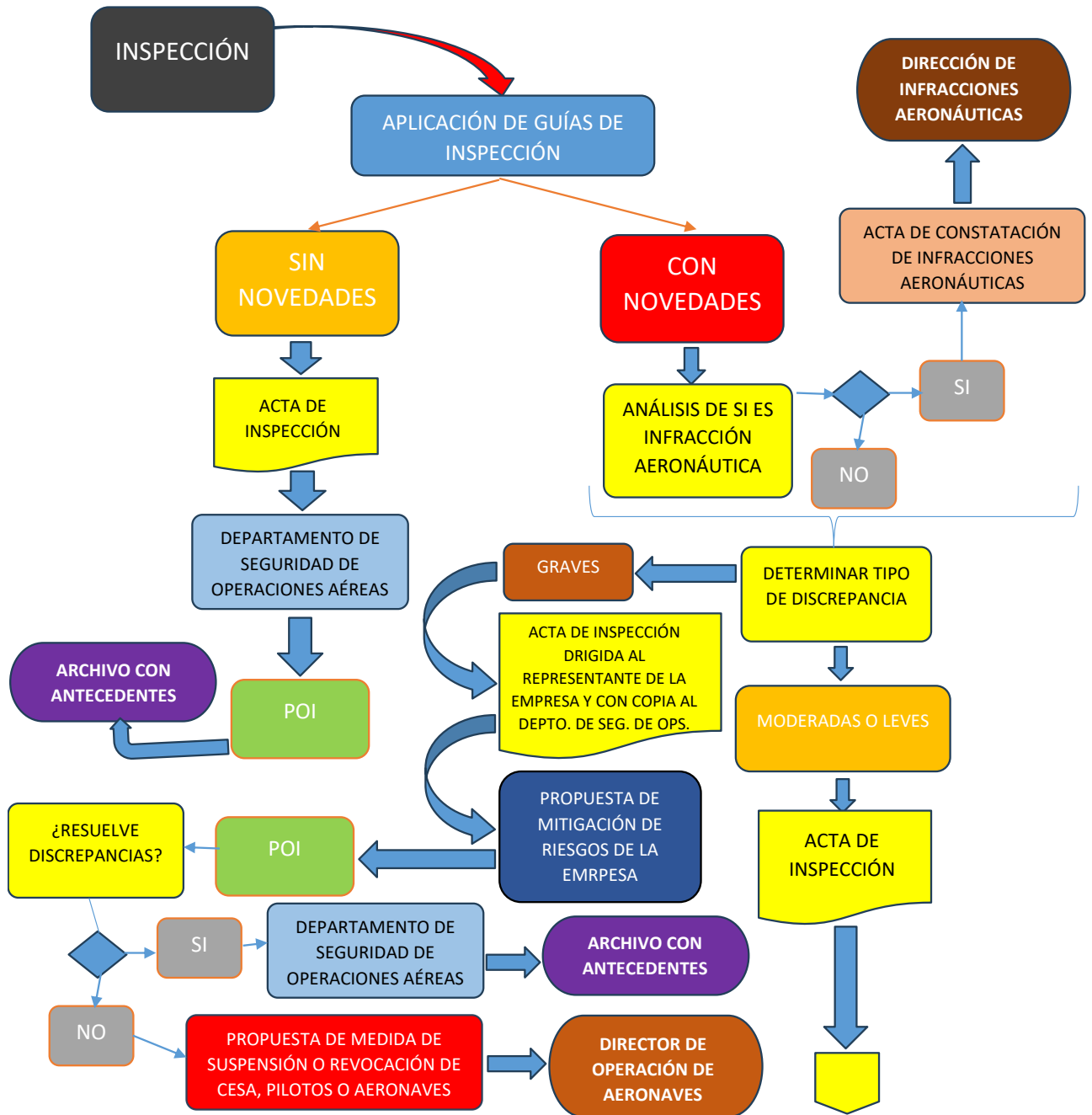
El propósito de la evaluación de datos es detectar:

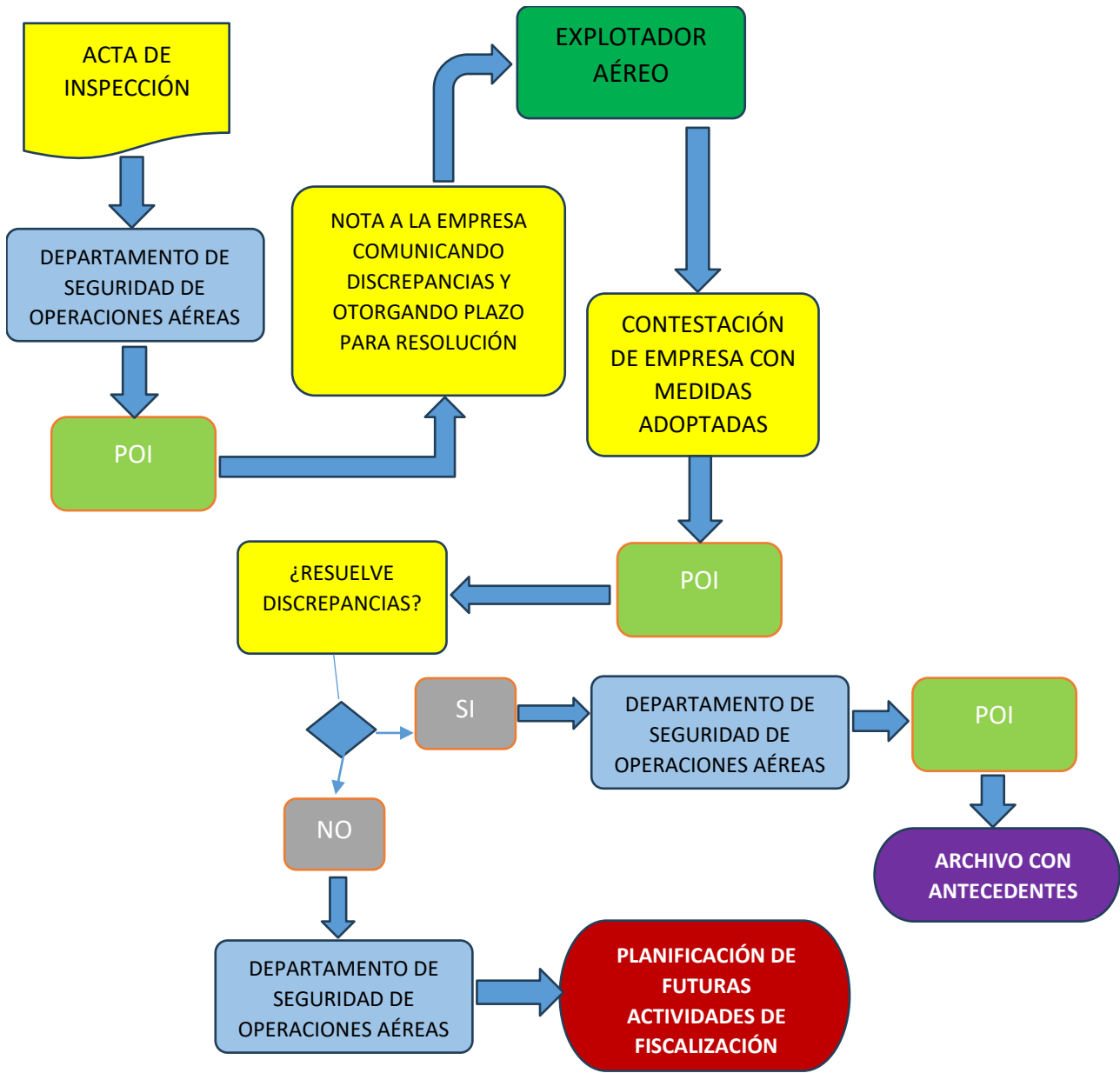
- (i) Incumplimientos parciales o totales de ciertos ítems de las regulaciones o con prácticas seguras de operación y determinar su nivel de gravedad.
- (ii) Tendencias positivas y negativas.
- (iii) Deficiencias o incidentes aislados.
- (iv) Causas de incumplimiento, de tendencias o de deficiencias aisladas.

**Fase CUATRO - Determinación de las acciones apropiadas**

- Acciones concretas (desafectación de tripulantes, aeronaves, instructores, etc).
- Retiro de una aprobación/certificado emitido por la ANAC.
- Aplicación de sanciones / Investigación de incidente.
- Solicitud de vigilancia especial.
- Monitoreo de la respuesta del explotador a las acciones correctivas requeridas.

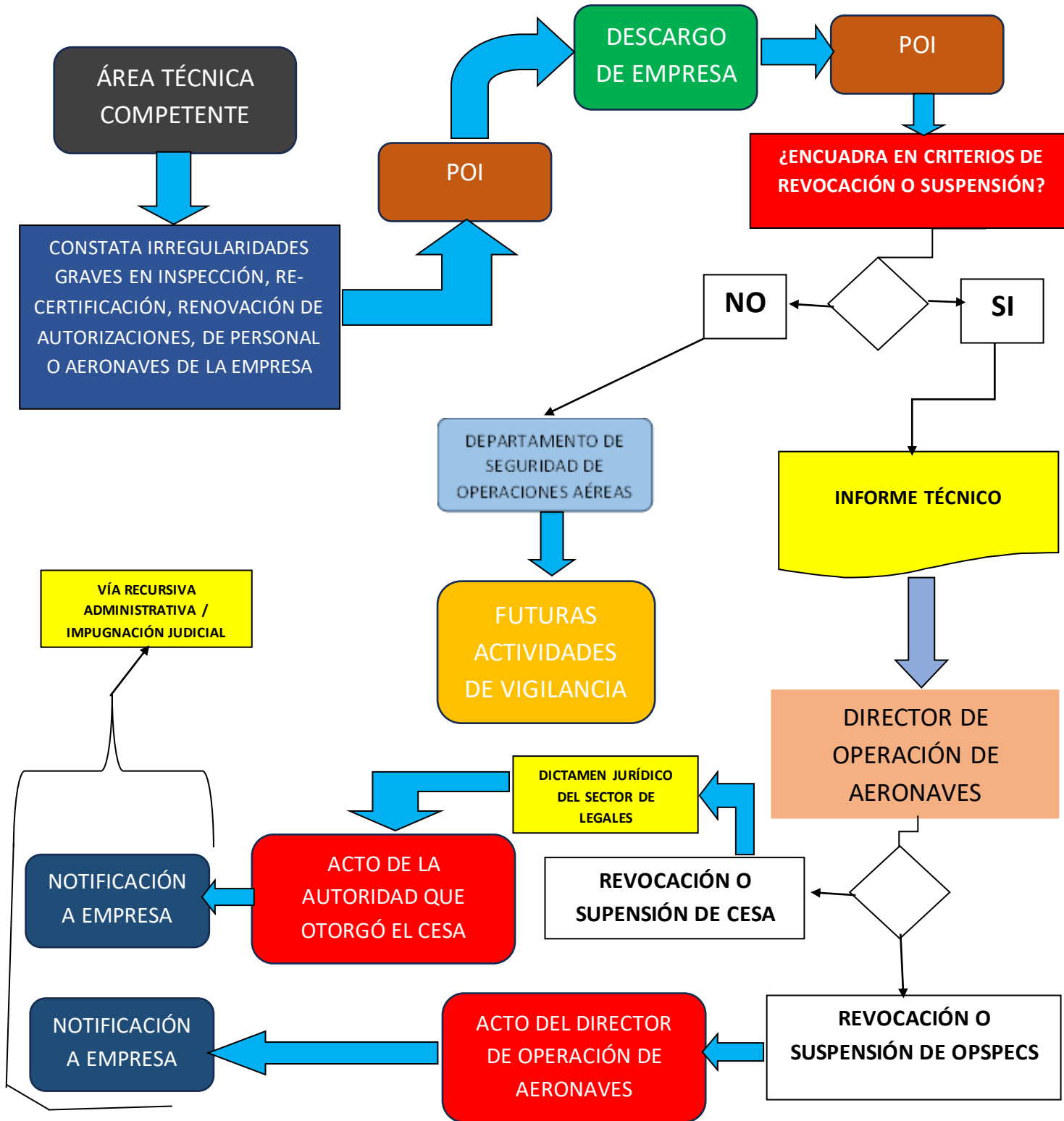
**APÉNDICE 2 - PROCEDIMIENTO PARA LA RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.**







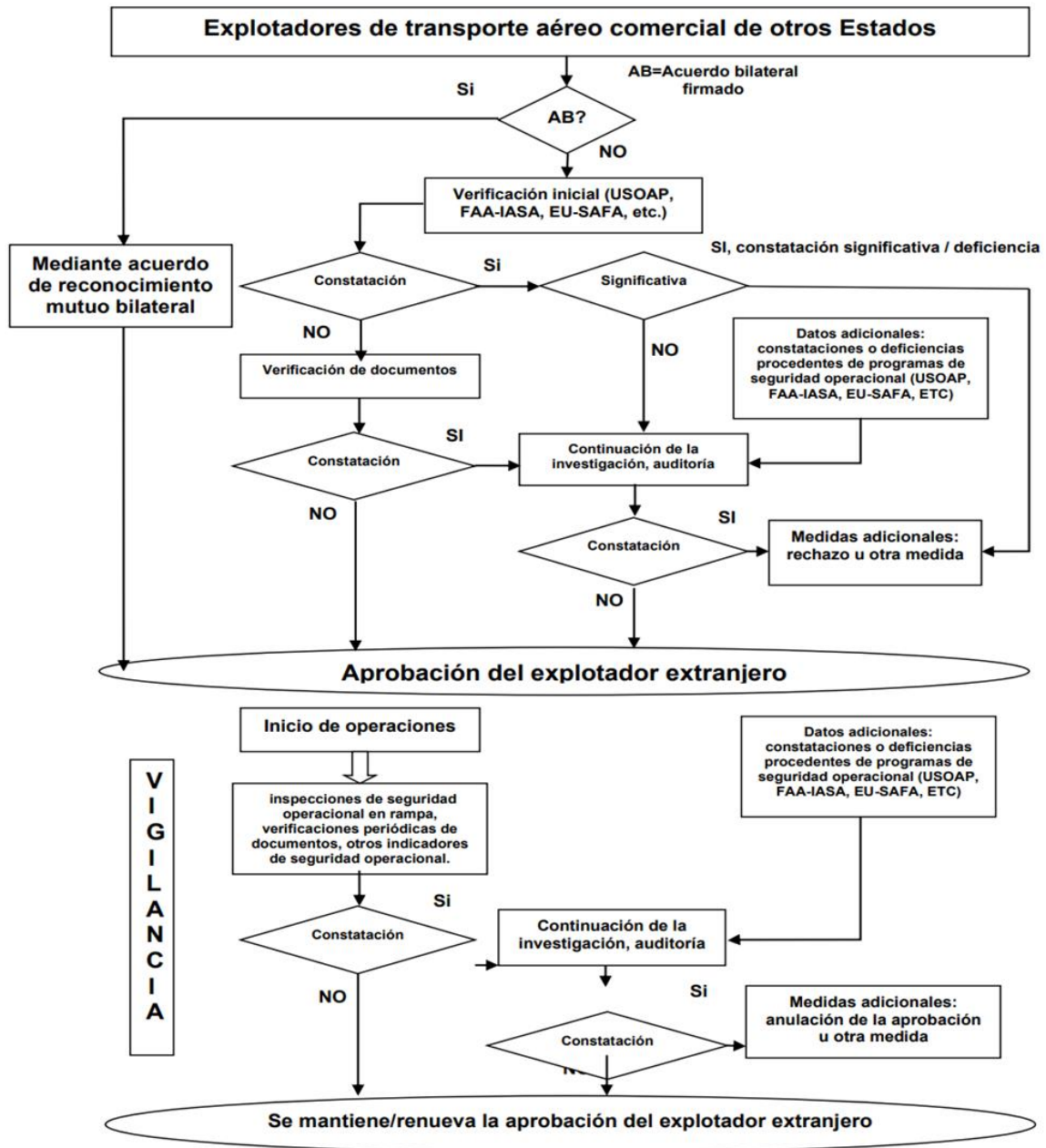
👉 **APÉNDICE 3 – PROCEDIMIENTO PARA LA SUSPENSIÓN O REVOCACIÓN DE UN CESA O DE LAS ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES.**



**APÉNDICE 4 – CARTA MODELO DE SEGURIDAD OPERACIONAL.****Cláusula modelo de la OACI sobre la seguridad operacional de la aviación  
(Extracto de C-DEC 163/08)**

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta días de presentada dicha solicitud.
2. Si después de realizadas tales consultas una Parte llega a la conclusión de que la otra Parte no mantiene o administra de manera efectiva en los aspectos mencionados en el Párrafo 1 normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor conforme al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 7300), se informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideran necesarias para conformarse a las normas de la OACI. La otra Parte deberá entonces tomar las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.
3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda convenido además que toda aeronave explotada por o en nombre de la línea aérea de una Parte, que preste servicios hacia o desde el territorio de otra Parte, podrá, cuando se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en virtud del Convenio.
4. Cuando sea esencial adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad operacional de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte.
5. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el Párrafo 4 que precede se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.
6. En lo que atañe al Párrafo 2 que precede, si se determina que una parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho debería notificarse al secretario general de la OACI. También debería notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

APÉNDICE 5 - PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN Y VIGILANCIA CONTINUA DE EXPLOTADORES AÉREOS EXTRANJEROS



**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 5****PROGRAMA DE VIGILANCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL****SECCIÓN 2. PROCEDIMIENTOS Y PRÁCTICAS DE INSPECCIÓN.****ÍNDICE:**

- ☞ **315. Generalidades y Objetivos de una Inspección.**
- 317. Características de una Inspección.**
- 319. Realización de una Inspección.**
- 321. Objetivos de cada Inspección.**
- 323. Preparación de una Inspección.**
- 324. a 326. Reservado.**

**☞ 315. GENERALIDADES Y OBJETIVOS DE UNA INSPECCIÓN.**

Esta Sección contiene información sobre los objetivos y las características de las inspecciones. Específicamente, los lineamientos para la preparación y realización de los tipos específicos de inspecciones del programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional de explotadores certificados.

El objetivo genérico de toda inspección es determinar que un explotador aerocomercial certificado cumple al menos, con los mismos requisitos requeridos para la certificación inicial o las aprobaciones sucesivas que recibió posteriormente de la Autoridad Aeronáutica. Los inspectores que realizan estas actividades deberán conducir las inspecciones de una forma ordenada y estandarizada. Para cumplir con ello, cada inspección deberá tener objetivos específicos y deberá efectuarse de acuerdo a los lineamientos de este Manual.

**317. CARACTERÍSTICAS DE UNA INSPECCIÓN.**

**A.** Como se expresó anteriormente, cada tipo de inspección es un evento específico que tiene las siguientes características:

- (1)** Es una actividad definida.
- (2)** Tiene tiempos definidos para comienzo y conclusión de las tareas.
- (3)** Tiene procedimientos claros y definidos.
- (4)** Tiene objetivos específicos.
- (5)** Se harán informes claros con conclusiones.
- (6)** Una actividad de inspección específicamente definida. Cada inspección conducida por los inspectores está enmarcada a través de los diferentes formularios “ayuda tarea” emitidos por la DNSO (Capítulo 4, Sección 5, Apéndices 1 a 14).
- (7)** Las inspecciones se cumplen en lapsos definidos, tienen un comienzo y un final concreto. Pueden ser ejecutadas por un inspector para la observación y evaluación de una actividad específica, como por ejemplo la verificación de eficiencia, o pueden ser programadas para la evaluación de documentos, manuales, o programas del explotador. Una actividad de inspección específica puede ser iniciada y completada en un período corto, o puede ser iniciada en un día y completada varios días después, efectuándose otros tipos de actividad durante dicho período intermedio. En cualquier caso, una inspección comienza cuando un Inspector inicia las tareas y tiene su fin cuando haya completado el informe de inspección y lo haya entregado al Departamento de Seguridad de las Operaciones Aéreas de la DOA (DNSO).
- (8)** Las inspecciones cuentan con procedimientos generales que los inspectores deberán seguir para propósitos de estandarización. Estos procedimientos serán esquematizados en las siguientes secciones de este capítulo. En la mayoría de los casos, existe un apoyo para cada tarea específica de cada tipo de inspección, que contiene listas de las partidas específicas o áreas que se deberán observar y evaluar durante la

inspección. Se incluyen ejemplos de estas ayudas para cada tarea en las respectivas secciones de este capítulo.

**(9)** El objetivo primario de cualquier inspección es determinar que un explotador cumpla o continúe cumpliendo con los reglamentos, prácticas seguras de operación, y otras normas establecidas internacionalmente. Sin embargo, cada tipo de inspección tiene objetivos específicos que serán tratados en las respectivas secciones de este capítulo.

**(10)** Una inspección no estará completa hasta que se haya entregado un informe sobre los resultados de la inspección y que usualmente se hará en el respectivo formulario. El informe en cuestión es el elemento clave de cualquier inspección y será esencial para las decisiones de la DOA y la DA. Los inspectores deberán ser concisos, presentar los hechos y ser objetivos al reportar los resultados de la inspección.

### **319. REALIZACIÓN DE UNA INSPECCIÓN.**

- A.** Existen varios tipos de inspecciones con diversos objetivos específicos, debido a la complejidad de la industria del transporte aéreo. Una vez decidido qué tipo de inspección se requiere, el Departamento de Seguridad de las Operaciones Aéreas considerará los objetivos de la inspección y determinará el tipo más apropiado y efectivo, en general o en particular, dado un determinado caso.
- B.** La decisión para realizar un tipo particular de inspección puede estar fundamentada en una situación aislada, como un reclamo o un incidente, u otra información de la que surja una duda acerca del cumplimiento de una norma o práctica de operación segura de un determinado explotador, pero en general y a los fines de desarrollar un programa, se establecen los siguientes tipos de inspecciones:
- (1)** Inspección de Base Principal de Operaciones.
  - (2)** Inspección de Ruta.
  - (3)** Inspección de Plataforma o Rampa.
  - (4)** Inspección de Escala.

## SECCIÓN 2. 4

- ☞ (5) Inspección a los Inspectores Reconocidos (IR) del explotador.
  
- ☞ (6) Inspección a los Programas de Instrucción e Instructores de vuelo y tierra (TV-TCP-DAE).

**321. OBJETIVOS DE CADA INSPECCIÓN.**

- A. Inspección de Base Principal de Operaciones:** Tiene por objeto determinar si son aceptables, desde el punto de vista operativo, las instalaciones, comunicaciones, facilidades para coleccionar información meteorológica, el seguimiento y control de las operaciones, los servicios de apoyo en tierra y evaluar la competencia del personal que conduce las tareas. Por otra parte, es fundamental revisar el sistema de registros que tiene implementado la empresa y especialmente el sistema de instrucción o entrenamiento y capacitación de todo el personal involucrado en las operaciones (ver Sección 5 de este Capítulo).
  
- B. Inspección de ruta:** Tiene por objeto verificar si son suficientes y satisfactorios los procedimientos y prácticas, el control de operaciones y las aeronaves que sirven una ruta autorizada o nuevas rutas o aeródromos, etc. y evaluar la aptitud técnica operativa de las tripulaciones y la seguridad que se suministra a los pasajeros transportados (ver Sección 4 de este Capítulo).
  
- C. Inspección de plataforma o rampa:** Tiene por objeto observar una operación en pleno desarrollo que lleva a cabo un explotador y evaluar la competencia del personal afectado. Estas pueden efectuarse en el punto de origen o en las escalas, sin preaviso y evitando que el accionar de los inspectores entorpezca el normal desarrollo de las tareas que el personal del explotador deba ejecutar (ver Sección 3 de este Capítulo).
  
- D. Inspección de escala:** Tiene por objeto observar el grado de aptitud del equipo de personas que tiene un explotador en una escala y evaluar como reciben, descargan o desembarcan, cargan o embarcan y despachan un vuelo. Además, se puede verificar el grado de capacitación, conocimientos de políticas empresariales, cómo se las remite y los últimos procedimientos enviados desde la Base Principal (ver Sección 6 de este Capítulo).



- E. Inspección a los Inspectores Reconocidos del Explotador (IRs):** Tiene por objeto determinar si los IRs mantienen las competencias que dieron lugar al otorgamiento de la aprobación como tal, controlar que un piloto IR realice las verificaciones con precisión, consistencia y comprobar la documentación o registros del resultado. (ver Sección 7 de este Capítulo y específicamente Sección 6 del Capítulo 4 de este Volumen).
- F. Inspección a los Programas de Instrucción e Instructores de vuelo y tierra (TV-TCP-DAE):** Tiene por objeto verificar que el programa de instrucción del explotador cumple con los requisitos reglamentarios, que los métodos de instrucción son efectivos y que los instructores mantengan un nivel constante de conocimientos, pericia y cualificaciones (ver Capítulos 2, 3 y 7 del Volumen II de este Manual).

### 323. PREPARACIÓN DE UNA INSPECCIÓN.

- A.** Los inspectores deberán familiarizarse, en lo posible, con los sistemas, métodos y procedimientos del explotador antes de iniciar las tareas de inspección. Para obtener esta familiarización, los inspectores deberán revisar aquellas partes de los manuales de operación de un explotador con el POI y PMI, correspondientes al tipo de inspección que será efectuada.
- B.** Los inspectores deberán estar enterados de cualquier deficiencia previa o tendencias negativas existentes, revisando, si existiesen, los datos de vigilancia anteriores correspondientes al tipo de inspección que será realizada. Los inspectores deben estar informados sobre los lineamientos aplicables de este manual para el tipo de inspección que será efectuada. Los inspectores deberán repasar los criterios contenidos para cada tarea específica contenida en este Manual.
- C. Inspección con Aviso anticipado.** Los explotadores involucrados en el transporte aéreo y su personal de conducción o responsables, conocen los fundamentos legales para las tareas de vigilancia de la Autoridad Aeronáutica y generalmente cooperarán respondiendo a las necesidades de los Inspectores durante la ejecución de las inspecciones. Los explotadores deberán prestar la máxima colaboración a los inspectores para que puedan realizar las inspecciones de una forma efectiva que permita alcanzar los objetivos buscados. Asimismo, los inspectores deberán preparar sus actividades de verificación de

## SECCIÓN 2. 6

tal modo que las interrupciones de las operaciones de rutina sean mínimas. Es conveniente, tanto para el explotador como para los inspectores, proporcionar una notificación anticipada sobre la inspección a realizar, como por ejemplo, para aquellas verificaciones que requieran la participación del personal del explotador fuera de sus tareas normales habituales. Esta notificación anticipada resulta innecesaria cuando las verificaciones a realizar requieran la participación mínima del personal del explotador, tal es el caso de las inspecciones de rampa.

- D. Limitar el alcance de una inspección.** Cada tipo de inspección tiene un conjunto de puntos o áreas que los inspectores deberán observar y evaluar durante su realización. Deberá distribuirse el tiempo suficiente para la evaluación efectiva de todas las áreas. Sin embargo, las circunstancias bajo las cuales son concretadas las inspecciones varían considerablemente. A menudo, los inspectores no podrán evaluar todas las áreas específicas. La consideración más importante es evaluar en forma completa y cualitativa aquellas áreas que el inspector tiene tiempo y oportunidad de observar. En otras circunstancias, puede ser preferible limitar el alcance de una inspección y asegurar la calidad de la misma. Cuando una inspección se limita en alcance, el inspector deberá proporcionar un comentario pertinente, e indicar las áreas generales evaluadas y no evaluadas. Es recomendable planear con tiempo suficiente la evaluación de todas las áreas específicas de una inspección. No obstante, las inspecciones limitadas en su alcance cumplen un propósito útil y pueden proporcionar información valiosa y efectiva.
- E. Conducta del Inspector.** Las acciones y conducta de un inspector determinarán la opinión que de él tenga el personal que encuentre durante una inspección. Cuando realicen las verificaciones, los inspectores deberán comportarse como profesionales en todo momento, evitando cualquier tipo de conflicto de intereses que pueda afectar la adecuada ejecución de la tarea, ni producir inconvenientes al personal u operaciones del explotador. Cuando se inicie una inspección, los inspectores se identificarán apropiadamente con la respectiva credencial, asegurándose de que el personal del explotador esté enterado del tipo y propósitos de la inspección que será realizada. A tal efecto y durante la misma, los Inspectores portarán las credenciales en forma visible. Cuando se observe o evalúe al personal del explotador durante el desempeño de sus tareas, los inspectores no deberán intervenir de tal manera que impidan o compliquen el desempeño efectivo de las mismas. Sin embargo, si un inspector observa una operación o acción que es obvia o potencialmente insegura, deberá informarlo inmediatamente al explotador o su representante y por vía telefónica, al Jefe del Departamento de Seguridad

de las Operaciones Aéreas. Asimismo, entregará un informe escrito al Departamento tan pronto como le sea posible.

**F. Conclusiones de una Inspección.** Al finalizar una inspección, los inspectores deberán informarle al explotador o su representante, en forma oral, sobre los resultados de la misma. Este resumen incluirá la descripción de las áreas inspeccionadas y las conclusiones del inspector concerniente a la situación de cumplimiento de cada área. Además, deberán ser mencionadas las personas o áreas cuya labor excedió lo exigido por las regulaciones para motivarlos a seguir trabajando de esa forma. El informe deberá incluir una explicación sobre cualquier deficiencia encontrada durante la inspección.

El representante del explotador deberá ser informado sobre aquellas áreas que requerirán alguna acción de seguimiento. Las deficiencias encontradas en forma aislada y que son de escasa importancia, podrán ser corregidas por el explotador o su representante durante la inspección. En ese caso, dichas deficiencias podrán ser resueltas de inmediato y eventualmente no se consignarán en el informe escrito posterior a la inspección. Sin embargo, en estos casos los Inspectores registrarán la información sobre las deficiencias y la forma en que fueron corregidas. Dicha información será útil para las evaluaciones sobre las tendencias. La preparación del informe de inspección será la acción final que deberán efectuar los Inspectores para concluir una inspección.

**324. a 326. RESERVADO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 5****PROGRAMA DE VIGILANCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL****SECCIÓN 3. INSPECCIONES DE PLATAFORMA O RAMPA.****ÍNDICE:**

- 327. Objetivo.**
- 329. Generalidades.**
- 331. Realización de las Inspecciones.**
- 333. Guías Ayuda Tarea para la Inspección.**
- 335. Resultados de la Inspección.**
- 336. a 338. Reservado.**

**327. OBJETIVO.**

- A.** La inspección de plataforma o rampa tiene por objeto observar una operación en pleno desarrollo llevada a cabo por un explotador y evaluar la competencia del personal afectado. Éstas pueden efectuarse en el punto de origen o en las escalas, sin preaviso y evitando que el accionar de los inspectores entorpezca el normal desarrollo de las tareas que el personal del explotador deba ejecutar.
- B.** Las inspecciones de plataforma o rampa ofrecen una excelente oportunidad para que los inspectores observen la calidad de una operación aérea y de este modo evaluar los procedimientos utilizados y la competencia del personal técnico que participa en ella.

**329. GENERALIDADES.**

El inspector designado que se encuentre a cargo de una inspección de plataforma o rampa, deberá, como primer paso, identificarse ante el explotador y comunicarle su intención de efectuar una inspección de plataforma o rampa.

- A.** Cuando se trate de inspecciones de plataforma o rampa en otro país, el inspector deberá requerir previamente al Departamento de Seguridad de las Operaciones Aéreas su intervención para realizar los trámites de presentación ante los representantes de la Autoridad Aeronáutica del país de destino, a fin de requerirles acuerden los permisos y autorizaciones pertinentes para el desarrollo de su actividad, explicando el alcance de sus atribuciones y responsabilidades y el nivel de exigencia de la inspección programada de acuerdo con los reglamentos del país del explotador. Normalmente, este tipo de inspecciones se realiza en conjunto con el país anfitrión, pues los resultados son de interés para ambas administraciones.

### **331. REALIZACIÓN DE LAS INSPECCIONES.**

- A.** Las inspecciones de plataforma o rampa pueden efectuarse en el punto de origen, de destino, o en cualquier escala y, generalmente, sin ningún preaviso al explotador. En estas inspecciones selectivas se trata de verificar si las aeronaves reúnen las condiciones de aeronavegabilidad, si las tripulaciones poseen los documentos exigidos y si esos documentos son válidos.
- B.** Los aspectos que especialmente deben considerarse son los siguientes:
- (1)** Certificado de matrícula.
  - (2)** Certificado de aeronavegabilidad.
  - (3)** Seguros aplicables.
  - (4)** Licencias y habilitaciones de la tripulación de vuelo, incluyendo los certificados médicos.
  - (5)** Certificados de competencia y certificación médica aeronáutica (CMA) de los TCP.
  - (6)** Manual de vuelo de la aeronave – AFM.
  - (7)** Manual de Operaciones de la Empresa o partes pertinentes.

- (8) Registros de vuelo y de mantenimiento, sean una o dos bitácoras.
  - (9) Listas de Control de Procedimientos normales, anormales y de emergencia.
- C. Las inspecciones de plataforma o rampa también le permiten a los inspectores, evaluar los métodos y procedimientos utilizados por el explotador para cumplir con los requisitos reglamentarios relativos a:
- (1) Composición de la tripulación de vuelo, sus horas de vuelo, tiempos de servicio y descanso.
  - (2) Procedimientos de control y supervisión de operaciones.
  - (3) Información meteorológica.
  - (4) Procedimientos de carga y descarga de la aeronave.
  - (5) Cálculos de peso y balance.
  - (6) Procedimientos de reabastecimiento de combustible.
  - (7) Condiciones de servicio de la aeronave.
  - (8) Procedimientos de servicio en tierra, equipos de apoyo y personal a cargo.
  - (9) El equipo y las medidas de seguridad en la cabina.
  - (10) Medidas de seguridad aplicables al embarque y desembarque de pasajeros.
  - (11) Control de cantidad, calidad y dimensiones del equipaje de mano.
  - (12) Manejo de Mercancías Peligrosas.

**333. GUÍAS AYUDA TAREA PARA LA INSPECCIÓN.**

- A. En los Apéndices de la Sección 5, Capítulo 4 del Volumen 1, se hallan las guías para ejecutar Inspecciones de Plataforma o Rampa.

**335. RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN.**

- A. El IOLA o ISOA según corresponda, deberá presentar un informe escrito al jefe del Departamento de Seguridad de las Operaciones Aéreas de la DOA (DNSO) que será remitido de inmediato al POI, y que incluirá el formulario correspondiente de calificación correctamente completado y firmado con las conclusiones de la Inspección de Plataforma o Rampa.
- B. Los POI deberán comunicarle de inmediato al representante de la empresa, los resultados de la inspección a la que fue sometido y establecerá los tiempos que considere necesarios para solventar las discrepancias que se hallaron durante la misma.
- C. Una vez que el POI reciba del explotador la solución de las novedades detectadas, remitirá dicha información al Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas para que esta última dependencia cierre el caso.
- D. Vencido el plazo otorgado para la solución de las discrepancias, si el POI detectara que no se tomaron medidas correctivas, o que las mismas han resultado insuficientes para subsanar tales discrepancias, deberá informar al Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas para su inmediata intervención.
- E. Asimismo, si el POI estima que, por razones imperiosas de seguridad debe suspenderse o revocarse inmediatamente un CESA, debe informarlo en forma urgente al Director de Operación de Aeronaves.

☞ **Nota:** Los lineamientos establecidos en esta sección para las inspecciones de plataforma o rampa no serán de aplicación en aquellos Aeropuertos que participen del Programa ISOR, que se registrá por el Manual de Procedimientos del Programa ISOR y no por el presente.

**336. a 338. RESERVADO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 5****PROGRAMA DE VIGILANCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL****SECCIÓN 4. INSPECCIÓN DE RUTA.****ÍNDICE:**

- 339. Objetivo.**
- 341. Generalidades.**
- 343. Consideraciones para el Inspector.**
- 345. Comportamiento de los Inspectores.**
- 347. Áreas de Inspección en Ruta.**
- 349. Preparación.**
- 351. Procedimientos Generales.**
- 353. Aspectos a Tener en Cuenta en la Inspección.**
- 355. Guías Ayuda Tarea para la Inspección.**
- 357. Resultados de la Inspección.**
- 358. a 360. Reservados.**

**339. OBJETIVO.**

- A.** La inspección de ruta tiene por objeto verificar si son suficientes y satisfactorios los procedimientos y prácticas, el control de operaciones y las aeronaves que sirven una ruta autorizada o nuevas rutas o aeródromos, etc., como así también evaluar la aptitud técnica operativa de las tripulaciones y la seguridad que se suministra a los pasajeros transportados. En esta sección, se hallan contenidos los lineamientos para realizar una Inspección en vuelo de ruta y para asegurarse de que el explotador esté cumpliendo con los procedimientos prescritos en las regulaciones vigentes y las autorizaciones concedidas en sus especificaciones relativas a las operaciones.

**341. GENERALIDADES.**



- A. Las inspecciones en vuelo de ruta proporcionarán a la Autoridad Aeronáutica un informe permanente de todo lo concerniente a los tripulantes de vuelo, despachantes, programas de entrenamiento, procedimientos del explotador, la condición y mantenimiento del equipamiento de la aeronave y de su equipo de emergencia.

### **343. CONSIDERACIONES PARA EL INSPECTOR.**

- A. Los inspectores deben tener conocimientos de la aeronave y es importante que se familiaricen con los procedimientos del explotador y del equipo, no sólo para realizar la inspección, sino para el análisis de los resultados de la misma. Este tipo de Inspecciones serán llevadas a cabo por un IOLA solo; o un IOLA y un ISOA; o un IOLA y un inspector de aeronavegabilidad.
- B. El DOA y el DA serán responsables del adiestramiento de los inspectores, y el Departamento de Seguridad de las Operaciones Aéreas de la DOA (DNSO) será, específicamente, el encargado de designar y tramitar los recursos necesarios para ejecutar las inspecciones.
- C. Los inspectores deberán poseer, como requisito mandatorio, diversos grados y tipos de habilidad y experiencia. Cuando se necesite información especial adicional, el inspector designado deberá contactarse con personal con experiencia en un determinado tipo de aeronave para un mejor desempeño de su tarea.

### **345. COMPORTAMIENTO DE LOS INSPECTORES.**

- A. Al igual que en cualquier otra actividad relacionada con la Vigilancia de la Seguridad Operacional, para cumplir con este tipo de inspección, las acciones de los inspectores podrían estar sujetas a preguntas de los empleados del explotador y del público en general, por lo que deberá estar preparado para responderlas y asesorarlos adecuadamente en temas referentes a información técnica y otros temas involucrados.

### **347. ÁREAS DE INSPECCIÓN EN RUTA.**

- A. Han sido identificadas dos áreas generales para ser observadas y evaluadas por los Inspectores durante las Inspecciones de Vuelo en Ruta. Cada una de ellas tiene que considerarse con igual importancia:

- (1) Cabina de Tripulación de Vuelo, y
- (2) Cabina de Pasajeros.
- (3) Los aspectos generales para la evaluación son los siguientes:
  - (a) **Inspección interna/ externa:** Se verifica que la condición y la disponibilidad de la aeronave, equipamiento, sistemas y equipos de emergencia cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad.
  - (b) **Conducta del vuelo.** Se verifican las fases específicas de prevuelo, vuelo y postvuelo que pueden observarse durante la inspección. Éstas incluyen una amplia gama de rubros que incluyen el despacho operativo, TCPs, tripulantes de vuelo y cumplimiento y coordinación de sus deberes. Esta área se observa frecuentemente antes de comenzar el vuelo, en las escalas de la ruta o a la finalización del mismo.
  - (c) **Tripulantes de cabina.** Se aplica a los TCP y a quienes cumplen las funciones asignadas de seguridad y servicio al pasajero durante el vuelo. Los IOLA's deben evaluar aquellos aspectos relacionados con conocimientos, capacidades y habilidad.

### 349. PREPARACIÓN.

#### A. Personal designado.

- (1) Las inspecciones en ruta de la cabina de vuelo son de competencia de los IOLA.
- (2) Es muy importante que los inspectores designados para realizar estas inspecciones sean pilotos con experiencia en líneas aéreas, hayan sido instructores y estén familiarizados con el Manual de Operaciones del Explotador (MOE) y con los procedimientos e instalaciones que utilizan. Para ello, deberán reunirse con el POI de la empresa y el Departamento de Seguridad de las Operaciones Aéreas brindarle antecedentes de verificaciones anteriores.
- (3) Los inspectores ISOA que participen, también deberán tener acceso a la misma información que recibirá el IOLA.

#### B. Coordinación con los Explotadores.

(1) En la medida de lo posible, las inspecciones en ruta deberán planificarse con anticipación para evitar que coincidan con verificaciones que el propio explotador haya previsto para controlar o inspeccionar a sus tripulantes. El POI de la empresa podrá realizar las coordinaciones necesarias para evitar interferencias.

**NOTA:** *Una inspección de vuelo en ruta puede ser realizada a continuación de una Inspección de Plataforma o Rampa. De ser posible, el inspector designado deberá dirigirse primero a la oficina de Operaciones de Vuelo o de Control de las Operaciones para entrevistarse con el Piloto al Mando del vuelo (PAM) y con el Oficial de Operaciones que interviene en la planificación del vuelo. Para realizar inspecciones en ruta de la cabina, los arreglos deberán hacerse por adelantado (si es posible) cuando se trate de vuelos largos y vuelos internacionales. Los inspectores que no le hayan notificado con anterioridad al explotador sobre la inspección a realizar, no podrán exigir un asiento si el vuelo está completo. Por el contrario, si el explotador es avisado con adecuado anticipo, no deberá desplazar al inspector por un pasajero. El inspector deberá realizar las coordinaciones con el explotador, por lo menos una hora antes del inicio del vuelo, de la siguiente manera:*

**a)** *Identificarse ante el explotador o representante de éste exhibiendo la Credencial de Inspector que lo acredita como tal, y comunicarle que se pretende efectuar una Inspección en Ruta en la cabina en un vuelo específico. Una vez finalizada la presentación, deberá dirigirse a Control Operacional, reunirse con el Piloto al Mando y a partir de allí, acceder a la aeronave tan pronto como sea posible para tener la oportunidad de reunir a toda la tripulación que ya debería estar alistando la aeronave antes del embarque de los pasajeros.*

**b)** *Si por algún motivo la petición del inspector es negada, debe presentarse ante el explotador o representante y hacerle conocer el artículo 133 del Código Aeronáutico para hacerle notar claramente que negar el acceso de un inspector contradice las normas y que la Autoridad Aeronáutica puede iniciar acciones legales.*

**351. PROCEDIMIENTOS GENERALES.** Una vez en la aeronave, el inspector deberá presentarse al piloto al mando y al jefe de TCP y explicar el propósito de la inspección. Las regulaciones estipulan el número de tripulantes de vuelo y TCP requeridos.

#### **A. En la Cabina de Tripulación de Vuelo.**

(1) Esta inspección le permite al inspector observar las funciones de los miembros de la tripulación de vuelo durante los vuelos comerciales que conduce un explotador bajo

las regulaciones vigentes, comprobar la actuación y competencia general de la tripulación de vuelo y de los otros miembros de la tripulación, y observar su coordinación y vigilancia, como así también el modo en que se da cumplimiento a las normas operacionales e instrucciones del Manual de Operaciones del Explotador y de las Especificaciones relativas a las Operaciones.

- (2) El objetivo principal de las Inspecciones en Ruta de la cabina de pilotaje es el de verificar si son suficientes y satisfactorios los procedimientos y prácticas de control de las operaciones, las instalaciones, equipos, servicios utilizados, manuales de a bordo, licencias y capacidades del personal y evaluar su aptitud y capacidad técnica.
- (3) El inspector evaluará la competencia de los tripulantes de vuelo en el ejercicio de sus funciones y las responsabilidades en tierra y en vuelo, desde la fase de despacho e información previa al vuelo hasta la fase de finalización de las operaciones. También deberá asegurarse de que todos los aspectos del vuelo se ejecuten conforme a la técnica de vuelo del avión, a las instrucciones del Manual de Operaciones de la Empresa, a las regulaciones vigentes y a las normas aeronáuticas internacionales (OACI).
- (4) La inspección en ruta, deberá incluir evaluaciones idénticas a la de los vuelos de prueba efectuados durante la etapa de inspección en vuelo del proceso de certificación del explotador. Los Inspectores se basarán en los mismos criterios utilizados para un vuelo de prueba y prepararán un informe de inspección en ruta para garantizar que han sido evaluados todos los aspectos relacionados con la seguridad de las operaciones.
- (5) La diferencia principal entre una evaluación de vuelo de prueba y una inspección en ruta de la cabina de pilotaje consiste en que en este último caso, el vuelo ya ha sido autorizado por el certificado del explotador y se lleva a cabo con pasajeros a bordo.
- (6) Deberá procurarse que todas las verificaciones en ruta se efectúen de manera **que no obstaculicen la actuación y la vigilancia de los miembros de la tripulación**. Una vez cerrada la puerta de embarque e iniciados los procedimientos de verificación de “*Antes de puesta en marcha*” (Before start), el Inspector deberá abstenerse de realizar cualquier acción o comentario particular -a menos que se produzca una situación anormal o de emergencia o incidente en el que pueda intervenir - hasta superar los 10,000’ de altura. Igual criterio adoptará durante el descenso cuando la aeronave cruce la citada altura. Este criterio se ajusta al concepto de “Cabina estéril” debajo de los 10.000 pies de altura.
- (7) Asimismo, si durante el vuelo se observara que la tripulación de vuelo denota duda o muestra que está mal informada en lo referente a las limitaciones de la aeronave,

incertidumbre de los procedimientos de control de crucero, los sistemas, equipo de a bordo o los procedimientos normales y de emergencia de la aeronave, el Inspector deberá abstenerse de hacer cualquier indicación y sugerencia a menos que exista alguna situación de peligro potencial para el vuelo.

- (8) Durante el vuelo, el inspector escuchará todas las comunicaciones del control de tránsito aéreo en ambos sentidos, así como la forma en que el personal de CTA controla la marcha del vuelo. Si se observan insuficiencias en los procedimientos de CTA y en los procedimientos, servicios o instalaciones de aeropuertos que puedan afectar negativamente la seguridad de los vuelos, deberá ponerse inmediatamente en conocimiento a la Autoridad Aeronáutica pertinente.
- (9) Si la inspección es realizada solamente por un IOLA , es conveniente que en algún momento durante o después del vuelo, cuando el lapso es corto, el inspector proceda a verificar el equipo de emergencia de la aeronave (estado, almacenamiento y distribución) y a observar los procedimientos de seguridad en la cabina, incluyendo las precauciones adoptadas en la zona de la cocina (galley), la disposición y utilización de los asientos reservados al personal de TCP, así como el modo en que éstos utilizan el equipo, comprueban el estibaje del equipaje de mano, como evitan el desorden en la cabina, como asesoran a los pasajeros y hacen cumplir las instrucciones relativas al uso de la colocación de los cinturones de seguridad y a la prohibición de fumar.
- (10) Asimismo, tiene que verificar con el personal de TCP, la ubicación y utilización del equipo de emergencia y los diversos procedimientos de emergencia, y comprobar que han recibido la información necesaria en estos aspectos.
- (11) El DOA y el DA proporcionarán a los inspectores las ayudas tareas o formularios **de Inspección de Ruta**, que utilizan como guía para ejecutar las inspecciones ordenadas y elaborar los informes respectivos.

**NOTA:** *Si la Inspección en Ruta es realizada por dos inspectores (un IOLA y un ISOA), las tareas serán desdobladas y cuando se inicie la tarea en el aeródromo, el ISOA concurrirá a la plataforma e iniciará los chequeos que le competan.*

#### **B. En Cabina de Pasajeros.**

- (1) Verificar que la atención de los TCP no se aparte de sus deberes asignados: el embarque y control de pasajeros y su equipaje de mano, el servicio en vuelo y el desembarque. La

vigilancia de la seguridad relacionada con los procedimientos debe continuar durante todo el vuelo.

- (2) Esta inspección deberá efectuarse sin obstaculizar el embarque o el desembarque de los pasajeros. Cualquier discrepancia encontrada debe notificarse inmediatamente al jefe de TCP o al piloto al mando.
- (3) Los TCP deben llevar a cabo sus deberes y funciones asignadas sin considerar que el inspector está a bordo. En el momento más conveniente, éste solicitará que un miembro de la tripulación le proporcione la documentación para verificar sus deberes, funciones y procedimientos.
- (4) Los explotadores requieren que el personal de TCP realice una verificación de pre-vuelo. En tal caso el inspector deberá observar si el mismo cumple adecuadamente la revisión del equipo de emergencia y seguridad de la cabina. En caso necesario – y si hubiese tiempo suficiente – el inspector puede determinar que se realice una demostración de pre-vuelo para analizar los procedimientos pertinentes.
- (5) Los inspectores deben realizar sus funciones sin obstaculizar la circulación de los pasajeros dentro de la cabina ni interferir con las actividades de los miembros de la tripulación, dejándolos desarrollar libremente sus respectivos deberes y funciones. Los pasajeros por naturaleza son curiosos, por lo tanto es recomendable la mayor prudencia al responder a los requerimientos de éstos, debiendo responder de manera objetiva y cortés.
- (6) Este tipo de inspección incluye las actividades asociadas con el embarque de pasajeros, el vuelo y el desembarque. El inspector debe:
  - (a) Evaluar los procedimientos del explotador.
  - (b) Determinar la concordancia con la política de la empresa, el cumplimiento de las regulaciones y las prácticas de operación seguras.
  - (c) Evaluar el control de seguridad del pasajero desde el embarque hasta el desembarque.

### **353. ASPECTOS A TENER EN CUENTA EN LA INSPECCIÓN.**

- A. Que las marcas y letreros sean legibles y que su localización sea correcta, que los diferentes tipos de extintores de fuego estén bien ubicados y cuenten con su tarjeta de identificación y vigencia, que el oxígeno portátil suplementario esté correctamente ubicado con su tarjeta de cantidad y fecha de vigencia. Además, se determinará el estado de las máscaras, tuberías y conectores.

- B.** Que el Botiquín de Primeros Auxilios y el Botiquín de Emergencias Médicas contengan lo mínimo requerido por las regulaciones, su ubicación sea correcta y su tarjeta de última revisión y sellado por parte del responsable del explotador sea visible. Verificará el equipo protector de respiración en emergencias (PBE), su ubicación y su tarjeta de vigencia.
- C.** Que las tarjetas impresas de información al pasajero estén disponibles en cada asiento, que estén diseñadas específicamente para ese tipo de aeronave, que permitan una fácil interpretación y que estén disponibles básicamente en español e inglés. Tienen que contener información para la operación y localización de las salidas de emergencia y el uso de los toboganes, el uso de las máscaras de oxígeno en caso de despresurización, el uso de los cinturones de seguridad, la posición de los pasajeros en situaciones de emergencia, el uso y la localización de botes salvavidas si corresponde y cualquier otro tema requerido por la naturaleza de la aeronave.
- D.** Que los asientos y las bandejas de los pasajeros estén en buen estado, que los cinturones de seguridad funcionen correctamente y que no existan asientos reclinables que bloqueen las salidas de emergencia.
- E.** Que el puesto de funciones del TCP esté correctamente ubicado y que los cinturones, arneses de hombro, apoyacabezas y cojines estén en buen estado y funcionen adecuadamente. Verificar si desde esa posición puede operar correctamente el equipo de intercomunicación con los pasajeros y si los demás miembros de la tripulación de cabina tienen libre acceso a las linternas portátiles.
- F.** Que los compartimentos de las cocinas y los mecanismos de trabas y seguros de los carritos estén en buen estado, que los sistemas de agua caliente y fría estén correctamente identificados y tengan válvulas de cierre accesibles, que las tapas y los cestos de basura sean adecuados, que el piso sea anti-resbaladizo, y que los carritos sean los apropiados para el tipo de cocina. Verificará el estado de los hornos y las puertas, controles, termostatos, interruptores, luces de advertencia, interruptores automáticos y cualquier otro objeto que el Inspector note pueda ser deficiente.
- G.** Que en el compartimiento de carga, si aplica en ese modelo de aeronave, los letreros de restricción de peso puedan leerse e identificarse fácilmente, los mecanismos de sujeción y asegurado estén en buen estado y que el equipaje de la tripulación se guarde adecuadamente.

- H. Que con anterioridad al despegue los TCP informen a los pasajeros que se encuentran sentados en las salidas de emergencia, expliquen los criterios de éstas y verifiquen su capacidad para cumplir con las funciones en situaciones de evacuación. Mediante un método seleccionado indicarán la cantidad y la ubicación de las salidas de emergencia, el uso de los cinturones de seguridad (como asegurárselos, desabrocharlos y ajustarlos a su comodidad); las instrucciones y la ubicación de los chalecos salvavidas y balsas requeridos (cuando corresponda); demostración del uso de las máscaras y uso del oxígeno en casos de despresurización de la cabina y la prioridad con los niños; el uso y la ubicación de las tarjetas impresas de instrucciones al pasajero, incluyendo una declaración que diga que cualquier duda o interrogante podrá ser consultada con los TCP.
- I. Durante el rodaje, el inspector tendrá que verificar que todos los TCP se cercioren que cada puerta esté en posición de vuelo y asegurada adecuadamente, que los pasajeros tengan sus cinturones asegurados, que los compartimientos superiores de equipajes estén correctamente cerrados, los respaldos de los asientos estén en posición vertical y las bandejas plegadas.
- J. Durante el vuelo, los TCP deberán verificar el cumplimiento de las instrucciones a los pasajeros de no fumar, de asegurarse los cinturones y de no utilizar equipos electrónicos que puedan interferir con los equipos de la aeronave. El Inspector verificará la coordinación efectiva de los TCP con la tripulación de vuelo en comunicaciones de rutina y/o de emergencia, los procedimientos en situaciones de aire turbulento, incluyendo la restricción del servicio al pasajero, el equipo de la cocina y el cumplimiento de las instrucciones de la tripulación de vuelo.
- K. El inspector verificará los procedimientos en situaciones en las que los TCP tengan que realizar sus deberes con pasajeros ebrios, agresivos o con actitudes incorrectas, enfermos o incapacitados y con cualquier pasajero que necesite una atención especial.
- L. Después del aterrizaje, los TCP deberán preparar la cabina para el desembarque, indicando a los pasajeros las condiciones climáticas locales, que deben permanecer en sus asientos con sus cinturones asegurados hasta que los motores se hayan detenido y la señal luminosa se haya apagado, y cualquier otra información necesaria para su comodidad y seguridad.



- M.** Verificar que los TCP controlen que durante una escala o destino terminal no queden equipajes de mano olvidados en el compartimiento de pasajeros.

### **355. GUIAS AYUDA TAREA PARA LA INSPECCIÓN.**

En el apéndice 2 de la Sección 5, Capítulo 4 del Volumen 1, se halla la guía para ejecutar la Inspección de Ruta.

### **357. RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN.**

- A.** El IOLA o ISOA según corresponda, deberá presentar un informe escrito al Departamento de Seguridad de las Operaciones Aéreas de la DOA, que será remitido de inmediato al POI, incluyendo el formulario correspondiente de calificación correctamente completado y firmado, con las conclusiones de la Inspección en Ruta.
- B.** Los POI deberán tramitar de inmediato al representante de la empresa los resultados de la inspección a la que fue sometido y establecerá los tiempos que él considere necesarios para solventar las discrepancias que se hallaron en la inspección.
- C.** Una vez que el POI reciba del explotador la solución de las novedades detectadas, remitirá dicha información al Departamento de Seguridad de las Operaciones Aéreas para que esta última dependencia cierre el caso.
- D.** Vencido el plazo otorgado para la solución de las discrepancias, si el POI detectara que no se tomaron medidas correctivas, o que las mismas han resultado insuficientes para subsanar tales discrepancias, deberá informar al Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas para su inmediata intervención.
- E.** Asimismo, si el POI estima que, por razones imperiosas de seguridad debe suspenderse o revocarse inmediatamente un CESA, debe informarlo en forma urgente al Director de Operación de Aeronaves.

### **358. a 360. RESERVADOS**

**ESPACIO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 5****PROGRAMA DE VIGILANCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL****SECCIÓN 5. INSPECCIÓN DE LA BASE PRINCIPAL DE OPERACIONES DEL EXPLOTADOR****ÍNDICE:**

- 361. Objetivo.**
- 363. Generalidades.**
- 365. Manual de Operaciones de la Empresa (MOE).**
- 367. Manual de Vuelo de la Aeronave - AFM.**
- 369 Procedimientos para Efectuar una Inspección de Documentación.**
- 371. Preparación e Información Inicial.**
- 373. Categorías de Legajos en General.**
- 374. Gestión de la Fatiga.**
- 375. Guías Ayuda Tarea para la Inspección.**
- 377. Resultados de la Inspección.**
- 378. a 380. Reservados**

**361. OBJETIVO.**

La inspección de Base principal de Operaciones tiene por objeto determinar si son aceptables, desde el punto de vista operativo, las instalaciones, comunicaciones, facilidades para coleccionar información meteorológica, el seguimiento y control de las operaciones, los servicios de apoyo en tierra y evaluar la competencia del personal que conduce las tareas. Por otra parte es fundamental revisar el sistema de registros que tiene implementado la empresa y especialmente el sistema de instrucción o entrenamiento y capacitación de todo el personal involucrado en las operaciones.

**363. GENERALIDADES.**

- A.** Una verificación de este tipo consiste en asegurarse de que el explotador cumpla con los procedimientos establecidos en el Manual de Operaciones del Explotador, el que debe

estar en concordancia con las regulaciones vigentes según la certificaciones que ostenta (RAAC Partes 121 o 135).

- B.** Para esta inspección será vital examinar cuidadosamente los registros que el explotador se comprometió a llevar cuando fue certificado y de hecho durante el proceso de certificación preparó e inició.
- C.** El examen de estos registros implica verificar el modo en que se han llevado a cabo todos los procedimientos del explotador y la manera en que han quedado asentados, de conformidad a las regulaciones vigentes y lo establecido en su Manual de Operaciones del Explotador (MOE).
- D.** En las RAAC Parte 121 y RAAC Parte 135, se determina la forma y contenido que debe tener el Manual de Operaciones de un Explotador (MOE), por lo tanto, una inspección de Base de Operaciones de un explotador es la herramienta idónea para verificar y analizar en el terreno, de cómo el explotador conduce sus operaciones.
- E.** Cuando todas o parte de las funciones y tareas relacionadas con servicios vinculados con la operación o que se presten en la Base Principal se hubieran contratado a un proveedor de servicios el Inspector debe constatar que el explotador mantenga en todo momento su responsabilidad por dichos servicios.

### **365. MANUAL DE OPERACIONES DEL EXPLOTADOR (MOE).**

- A.** El Gerente de Operaciones o personal equivalente es responsable de gerenciar el MOE (actualizar, difundir, enmendar, etc.), por lo tanto, será la persona que deba conocer ese documento en detalle.
- B.** En una inspección de base de operaciones, la entrevista con el gerente o personal equivalente será una evidencia de la manera en que un explotador aerocomercial conduce sus operaciones.

- C. Las regulaciones vigentes requieren que cada Explotador que conduce sus operaciones conforme a las RAAC Partes 121 o 135, debe presentar un Manual de Operaciones del Explotador (MOE) con las políticas generales, procedimientos e instrucciones operacionales para todo el personal (incluido el personal de conducción ) que tenga responsabilidades operativas, para su uso, guía y orientación.
- D. El MOE y sus enmiendas posteriores deben someterse a una revisión y evaluación por parte de la DNSO para su respectiva aprobación o aceptación en las partes pertinentes.
- E. La DNSO proveerá a sus inspectores de una guía o ayuda tarea que será utilizada durante las inspecciones; no obstante, nada impide que un inspector IOLA o ISOA pueda requerir otros ítems que surjan de su propio criterio profesional o de sospechas basadas en experiencias que puedan contribuir a solventar ciertas cuestiones que podrían considerarse como tendencias no aconsejables o potenciales causales de operaciones inseguras.
- F. Para conducir inspecciones de este tipo, los IOLA o ISOA deberán familiarizarse con el MOE de un Explotador, para ello requerirán que el POI de la empresa les brinde todo el asesoramiento pertinente antes de realizar la inspección.

**NOTA:** *REVISIÓN DE MANUALES DURANTE LAS INSPECCIONES EN RUTA. Cuando un IOLA o ISOA realice inspecciones en ruta en la cabina de pilotaje y en la cabina de pasajeros y si el tiempo lo permite, no deben perder la oportunidad de revisar el Manual de Vuelo de la Aeronave (AFM) y las partes del Manual de Operaciones del Explotador (MOE) llevadas a bordo. También la MEL y el Manual de los TCP, últimas enmiendas, revisiones, etc. Lo anterior posibilitará al IOLA o ISOA tener un adecuado nivel de familiarización al momento de ejecutar una Inspección de Base de Operaciones.*

- G. Las regulaciones vigentes requieren que los explotadores elaboren y tengan actualizados diversos manuales y listas de verificación para el personal de conducción y guía del personal de vuelo y de tierra; se exige que mantenga un manual completo (o un conjunto de manuales), que deberá ser revisado periódicamente por Inspectores de la Autoridad Aeronáutica para asegurar su cumplimiento con las normas y para verificar que su contenido sea adecuado al tipo de operaciones que se realizan y que concuerda con las Especificaciones Relativas a las Operaciones que tiene aprobadas.

**367. MANUAL DE VUELO DE LA AERONAVE - AFM.**

- A. Las normas requieren que la Autoridad Aeronáutica apruebe el Manual de Vuelo de la Aeronave (AFM), que éste sea llevado a bordo de cada aeronave para el uso y guía de los miembros de la tripulación de vuelo y que una copia certificada se encuentre en la Base de Operaciones.
- B. El IOLA / ISOA debe verificar que el Manual de Vuelo que corresponda al tipo y modelo de aeronave / es en particular que opera el explotador, cuente con la última revisión emitida por el fabricante, que su hoja de enmiendas esté correctamente llevada, y que contenga la lista de páginas y los apéndices para operaciones especiales que pueda llegar a realizar el Explotador, como por ejemplo, operaciones en aeródromos de gran elevación, y finalmente cualquier otro aspecto que considere pertinente.

**369. PROCEDIMIENTOS PARA EFECTUAR UNA INSPECCIÓN DE DOCUMENTACION.**

A. En esta Parte se establecen los lineamientos generales para los inspectores que efectúan una verificación de calificaciones y entrenamientos de las tripulaciones, como así también los registros requeridos bajo las normas de la Parte 121 y Parte 135 de las RAAC.

**NOTA:** *Los inspectores que intervengan en una inspección de Base Principal de un explotador, más allá de las referencias genéricas que hacen a documentación y registro, deberán conocer y aplicar lo establecido en el Volumen 2, Capítulo 6, del Manual del Inspector Operativo.*

B. El propósito es comprobar que el Explotador guarda los registros requeridos y que los programas de calificación y entrenamiento se ejecutan adecuadamente.

C. Antes de realizar una inspección de documentación, los inspectores deberán estar familiarizados con los programas de entrenamiento que el Explotador tiene aprobados, para lo que deberá entrevistarse con el POI que brindará toda la información requerida.

D. Esta Parte contiene una descripción general de los procedimientos que los inspectores deberán seguir cuando realicen inspecciones de legajos y otros documentos.

E. Los IOLA/ISOA normalmente efectuarán una inspección de legajos en el lugar donde el explotador los mantiene. El inspector puede examinarlos pero, para evitar riesgos de pérdida, no deberá solicitar que los registros se retiren de las oficinas del explotador. Para que estos registros sean eventualmente retirados, se deberá solicitar autorización al explotador mediante el procedimiento legal- administrativo de práctica. Si resultara indispensable llevarse los registros, el explotador deberá exigir a la DNSO un recibo oficial detallado de la documentación retirada.

### 371. PREPARACIÓN E INFORMACIÓN INICIAL.

A. Por lo general deberá avisarse al explotador, con suficiente antelación, antes de realizar una inspección planificada de legajos, documentos y registros.

(1) **Comunicación inicial al explotador.** Esta deberá describir el propósito de la inspección, que tipo de documentos se verificarán y comunicarle que habrá una reunión al término de la misma.

(2) **Conocimientos previos de los inspectores.** Antes de realizar cualquier inspección de documentos y registros, los Inspectores deberán familiarizarse con el sistema de registro de datos del explotador. Esto es particularmente importante cuando el explotador utiliza un sistema computarizado.

(3) **Planificación de la Inspección.** Con anterioridad a la visita, los inspectores deberán preparar una lista de los registros (legajos, registros, informes, etc.) que se verificarán. Una preparación y planificación previa se reflejará positivamente en el profesionalismo del personal de Inspectores.

(4) **Manejo de expedientes.** Deberán prestar la suficiente atención y manejarse con el debido cuidado al revisar, controlar y guardar los expedientes, de manera tal de devolverlos en el mismo estado en el que fueron entregados por el explotador. El procedimiento sugerido es tomar un expediente a la vez, examinarlo y luego devolverlo al explotador antes de comenzar con otro. Si fuera necesario obtener una copia de un expediente, el explotador no tiene la obligación de proporcionarla a su costo. En este caso los inspectores deberán encargarse de obtener las copias.

(5) **Errores u omisiones en los expedientes.** Una inspección de registros, informes o legajos no es una investigación, pueden encontrarse errores u omisiones en los mismos. Los errores u omisiones menores no deben considerarse necesariamente como faltas de cumplimiento por parte del explotador y no siempre requieran que el inspector inicie una acción de cumplimiento. Algunos errores u omisiones pueden requerir acciones

pertinentes, como ser por ejemplo, el registro de entrenamiento de un tripulante que indique que un entrenamiento no se efectuó.

- (a) Una investigación adicional puede concluir que ese entrenamiento realmente sí se completó.
- (b) Esta omisión puede ser fácilmente corregida por el explotador durante la inspección, solicitando así que el Inspector no inicie acción alguna.
- (c) Si el explotador no puede presentar una prueba de que el entrenamiento se realizó, el Inspector reportará el hecho para que la DNSO pueda iniciar las acciones que correspondan.

### 373. CATEGORÍAS DE LEGAJOS EN GENERAL.

Este párrafo se refiere a los legajos de pilotos/copilotos, TMV (si corresponde), TCP's, Instructores de Vuelo, Instructores de TCP's, Instructores de Despachantes de Aeronaves e Inspectores Reconocidos.

**A. Entrenamiento y calificaciones de los pilotos.** Los registros de datos del explotador y sus procedimientos deberán verificarse para asegurar que se documentan el entrenamiento y las calificaciones individuales requeridas. Los legajos individuales deben revisarse según el método de muestreo aleatorio para verificar que el explotador maneja correctamente el programa de entrenamiento y las calificaciones.

- (1) Los requisitos de calificaciones y entrenamiento están establecidos en la regulación vigente, ya sea para explotadores certificados bajo las Partes 121 o 135 de las RAAC, y en el presente Manual Volumen 2, Capítulo 2.
- (2) La norma requiere que la documentación de los entrenamientos de tierra, vuelo o simulador y las calificaciones obtenidas sea certificada por los instructores.

**B. Aptitud psicofísica.** Los inspectores deberán verificar que cualquier certificado médico aeronáutico requerido esté actualizado y corresponda a la licencia de piloto respectiva.

**C. Aeropuertos especiales y registros de calificaciones de área.** Los inspectores deberán comprobar que el explotador documente el cumplimiento del PAM con los requisitos especiales de lo determinado en las Parte 121.443 y Parte 135.298 de las RAAC.



- D. Registro de la experiencia operacional o familiarización con la operación.** La documentación debe constatar que se ha cumplido con la experiencia operacional requerida en las Partes 121.434 y Parte 135.244 de las RAAC.
- E. Experiencia reciente.** Según lo estipulado en las Parte 121.439 y Parte 135.248, ningún explotador puede emplear una persona ni persona alguna puede desempeñarse como piloto en vuelo, a menos que dentro de los noventa (90) días precedentes haya realizado como mínimo tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes en el tipo de avión en el que va a operar; caso contrario, debe restablecer su vigencia. La Autoridad Aeronáutica, por sobre la aplicación del explotador, podrá autorizar excepciones analizadas previamente en forma puntual y excepcional.
- (1) Los PAM deberán efectuar tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes dentro de los últimos noventa (90) días. La regulación requiere que los aterrizajes se efectúen en la categoría, clase y tipo de aeronave en que el piloto se desempeña.
- F. Pilotos inspectores reconocidos y responsables de los registros.** Los registros del explotador deberán constatar que se ha completado el entrenamiento requerido de los pilotos y que se mantiene vigente. El inspector deberá verificar que el explotador registre el número de verificaciones efectuadas por los Inspectores Reconocidos.
- G. Capacitación especial y requisitos de prueba.** El inspector debe verificar que el explotador que efectúa operaciones especiales, como ser operaciones de ambulancia aérea, guarda los registros de entrenamientos especializados.
- H. Legajo de empleado.** Los inspectores deben verificar que los explotadores mantengan registros documentados de los miembros de las tripulaciones empleadas, incluyendo su habilitación inicial o su inhabilitación física o profesional.
- I.** La revisión de los legajos de los pilotos y TMV (si corresponde) debe ser realizada de manera metódica y precisa para determinar la vigencia de su entrenamiento y capacitación. Los legajos deben contener como mínimo la siguiente información:
- (1) Nombre y apellido.
  - (2) Puesto actual.
  - (3) Licencias del tripulante - tipo, número, certificado médico, habilitaciones y vigencia.

- (4) Entrenamiento y verificaciones de idoneidad según sea aplicable.
- (5) Al inspeccionar un certificado médico se debe verificar la fecha, resultado y vigencia.
- (6) Resultado de la última verificación de competencia.
- (7) Registros de tiempo de vuelo, incluso el tiempo de vuelo en las aeronaves para las cuales el interesado está actualmente habilitado.
- (8) Capacitación de ruta y aeropuertos (PAM y SAM), si lo requiere la operatoria del Explotador.

**J. Legajos de TCP.** El inspector deberá verificar que los legajos del personal de TCP incluyan como mínimo la siguiente información:

- (1) Nombre y apellido.
- (2) Puesto actual.
- (3) Certificado de Competencia - número, certificado médico y vigencia.
- (4) Capacitaciones y entrenamientos en los procedimientos de emergencia.
- (5) Entrenamiento periódico en los procedimientos de emergencia y evacuación en determinados tipos de aeronaves.

**K. Instructores de TCP.** El inspector deberá verificar que los legajos del personal de Instrucción de TCP incluyan como mínimo la siguiente información:

- (1) Nombre y apellido.
- (2) Certificado de Competencia - número, certificado médico y vigencia.
- (3) Función
- (4) Tipo de aeronave
- (5) Instrucción inicial
- (6) Instrucción anual terrestre
- (7) CRM
- (8) Vacaciones
- (9) Horas voladas en los últimos 3 (TRES) meses
- (10) Actividad de instrucción en los últimos 12 (DOCE) meses

**L. Despachantes de Aeronaves e Instructores de Despachantes de Aeronaves.** El inspector deberá verificar que los legajos de los Despachantes de Aeronaves incluyan como mínimo la siguiente información:

- (1) Nombre y apellido.
- (2) Licencia - número, certificado médico y vigencia.
- (3) Tipo de aeronave
- (4) Familiarización en vuelo
- (5) Mercancías Peligrosas
- (6) Interferencia Ilícita
- (7) CRM
- (8) RVSM; PBN/MNPS, SMS, EDTO
- (9) Turnos / Horario de Trabajo
- (10) Vacaciones
- (11) Otra instrucción recibida, en caso de corresponder

**M. Inspectores Reconocidos.** El inspector deberá verificar, adicionalmente a lo requerido en el apartado F., que los legajos de los Inspectores reconocidos incluyan como mínimo la siguiente información:

- (1) Nombre y apellido.
- (2) Licencia - número, certificado médico y vigencia.
- (3) Tipo de aeronave
- (4) Último recurrente en simulador
- (5) Último curso teórico de IR
- (6) Última inspección como IR
- (7) Cantidad de inspecciones realizadas en los últimos 3 meses

### **374. GESTIÓN DE LA FATIGA.**

La gestión de la fatiga representa un peligro para la seguridad operacional. En la inspección debe verificarse que la misma se realice de conformidad con el SMS del explotador y considerando las limitaciones prescriptivas del Decreto N° 877/2021.

### **375. GUÍAS AYUDA TAREA PARA LA INSPECCIÓN.**

En los apéndices 6 y 7 de la Sección 5, Capítulo 4 del Volumen 1 de este manual, se hallan las guías para efectuar Inspecciones de Base principal de Operaciones.

**377. RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN.**

- A.** El IOLA o ISOA según corresponda, deberá presentar un informe escrito al Departamento de Seguridad de las Operaciones Aéreas de la DOA (DNSO), que será remitido de inmediato al POI de la empresa, que incluirá el formulario de calificación correspondiente, correctamente completado y firmado, con las conclusiones de la inspección realizada.
- B.** Los POI deberán enviarle de inmediato al representante de la empresa los resultados de la inspección a la que fue sometido y establecerá los tiempos que considere necesarios para resolver las discrepancias halladas durante la misma.
- C.** Una vez que el POI reciba del Explotador la solución de las novedades detectadas, remitirá dicha información al Departamento de Seguridad de las Operaciones Aéreas para que esta última dependencia cierre el caso.
- D.** Vencido el plazo otorgado para la solución de las discrepancias, si el POI detectara que no se tomaron medidas correctivas, o que las mismas han resultado insuficientes para subsanar tales discrepancias, deberá informar al Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas para su inmediata intervención.
- E.** Asimismo, si el POI estima que, por razones imperiosas de seguridad debe suspenderse o revocarse inmediatamente un CESA, debe informarlo en forma urgente al Director de Operación de Aeronaves.

**378. a 380. RESERVADOS**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 5****PROGRAMA DE VIGILANCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL****SECCIÓN 6. INSPECCIÓN DE ESCALA****ÍNDICE:**

- 381. Objetivo.**
- 383. Generalidades.**
- 385. Preparación de la Tarea.**
- 387. Procedimientos Generales.**
- 389. Guías Ayuda Tarea para la Inspección.**
- 391. Resultados de la Inspección.**
- 392. a 394. Reservado.**

**381. OBJETIVO.**

- A.** La inspección de escala tiene por objeto observar el grado de aptitud del grupo de personas que tiene un explotador certificado RAAC Parte 121, en una escala y evaluar como reciben, descargan o desembarcan, cargan o embarcan y despachan un vuelo. Además, se puede verificar el grado de capacitación, conocimientos de políticas empresariales, su transmisión y los últimos procedimientos enviados desde la Base principal.
- B.** Asimismo, se podrá observar el grado de eficacia del equipamiento de apoyo terrestre con que el explotador cuenta o dispone por contratación, y de los servicios auxiliares que poseen en un terminado lugar donde operan sus vuelos regularmente.

**383. GENERALIDADES.**

- A.** Normalmente en una escala, un explotador cuenta con todos los elementos humanos y materiales que le facilitan y aseguran la operación y regularidad de sus vuelos.

- (1) Al arribar al sitio de inspección, los inspectores (por lo general un equipo formado por dos - IOLA e ISOA -), deberán entrevistar al representante del explotador en la escala y manifestarle la intención de realizar la inspección de su ámbito y de los servicios que pudiera tener contratado; para lo cual será necesario contar tanto con su apoyo como con el de su personal (presente) a fin de realizar la tarea sin obstáculos.
- (2) Luego de las presentaciones del caso, es adecuado brindarle al representante un briefing con el objetivo del procedimiento, los alcances, las áreas a verificar (Operaciones, Despacho, biblioteca y registros, entrenamiento del personal y servicios contratados si existieren).
- (3) Puede darse la situación que por el movimiento intenso que un explotador posee en una determinada escala, el equipo de Inspectores pueda adicionar a la Inspección de Escala una o más Inspecciones de Plataforma o Rampa. En ese caso, el equipo manejará los tiempos de manera precisa para evitar demoras innecesarias, teniendo en cuenta que el horario y la regularidad de los vuelos no se vean afectados.
- (4) Una observación primaria al arribo de un vuelo y a su despacho, nos puede brindar un panorama real de la manera en la que un explotador sirve en un destino programado. Una vez que el vuelo despegó, los inspectores realizarán una metódica revisión de los ítems que genéricamente se encuentran delineados en su guía o ayuda tarea.

### **385. PREPARACIÓN DE LA TAREA.**

- A. Toda tarea de inspección se inicia en las oficinas de la DNSO, donde el equipo de inspectores planea, reúne información, verifica datos, estudia y se asesora con el POI y repasa los procedimientos que tiene implementado el Explotador en su Manual de Operaciones.
- B. Asimismo, se realizan las acciones administrativas necesarias para disponer de los recursos económicos para afrontar los gastos que demande la tarea.
- C. Durante la preparación de la Inspección de Escala, es obligatorio repasar los ítems de la guía o ayuda tarea, a fin de poder reunir toda la información disponible que le permita tener un panorama real de lo que encontrará durante la inspección.
- D. Coordinar modo de transporte hasta el aeropuerto de salida, horarios, reserva de pasaje y punto de encuentro del equipo.

**387. PROCEDIMIENTOS GENERALES.**

**A.** A continuación, se establecerá una orientación para aquellos inspectores de poca experiencia que realizan una tarea de este tipo.

**(1)** Arribado al aeródromo donde se efectuará la tarea, es necesaria una primera observación desde la rampa si la escala a ser inspeccionada está recibiendo el vuelo en que viajó el equipo de Inspectores. Se espera que esta primera observación transmita una evidencia de orden y coordinación en las tareas rutinarias que se llevan a cabo. De esta manera y sin empezar el chequeo formal, se puede verificar al personal y equipos de apoyo en plena tarea rutinaria.

**(2)** Es obligatorio realizar en el lugar, un briefing o reunión previa con el representante de la empresa antes de iniciar cualquier acción. De esta manera, quedarán claros el objetivo, alcance (áreas a inspeccionar) y tiempo requerido.

**(3)** Deberá informarse a la autoridad del aeropuerto o jefe de aeródromo, desde la oficina del Explotador o personalmente, que personal de la DNSO llevará a cabo una inspección.

**(4)** Los inspectores siempre llevarán a la vista la Credencial Aeroportuaria que los identifica y les permite acceso a las áreas restringidas operativas.

**(5)** La guía o ayuda tarea irá guiando a los inspectores en los diferentes aspectos que deben controlar.

**(6)** Una pregunta simple y breve a cualquier persona de la escala, le brindará al Inspector información sobre horarios de trabajo, directivas que se imparten, entrenamiento, procedimientos y actualizaciones de todo tipo.

**(7)** Por otro lado, una observación externa de los manuales y directivas que debe disponer la escala, les dará la idea de si esos documentos son asiduamente consultados o no.

**(8)** La revisión de la documentación del personal debe incluir la verificación del certificado de idoneidad, la vigencia de la CMA y la fecha del último recurrent.

**(9)** La gestión de la fatiga representa un peligro para la seguridad operacional. En la inspección debe verificarse que la misma se realice de conformidad con el SMS del explotador y considerando las limitaciones prescriptivas del Decreto N° 877/2021.

**(10)** Cuando todas o parte de las funciones y tareas relacionadas con los servicios de escala se hubieran contratado a un proveedor de servicios el Inspector debe constatar que el explotador mantenga en todo momento su responsabilidad por dichos servicios.

(11) El Jefe de Escala o el representante del explotador deberá estar presente para responder a los requerimientos de la inspección y demostrar que es idóneo para el cargo que desempeña, que conduce adecuadamente su escala.

(12) El criterio profesional del inspector y el buen trato al auditado será siempre tenido en cuenta.

(13) Se reitera que la guía que se utiliza es sólo un ayuda tarea y persigue el propósito de ser una herramienta que facilitará la tarea del inspector para trabajar en forma ordenada.

### **389. GUÍAS AYUDA TAREA PARA LA INSPECCIÓN.**

En los apéndices 3, 4 y 5 de la Sección 5, Capítulo 4 del Volumen 1 de este manual, se hallan las guías para ejecutar Inspección de Escala.

### **391. RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN.**

- A.** El IOLA o ISOA según corresponda, deberá presentar un informe escrito al Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas de la DOA (DNSO), que será remitido de inmediato al POI de la empresa, que incluirá el formulario de calificación correspondiente, correctamente completado y firmado, con las conclusiones de la inspección realizada.
- B.** Los POI deberán enviarle de inmediato al representante de la empresa los resultados de la inspección a la que fue sometido y establecerá los tiempos que considere necesarios para resolver las discrepancias que se hallaron en la misma.
- C.** Una vez que el POI reciba del explotador la solución de las novedades detectadas, remitirá dicha información al Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas para que esta última dependencia cierre el caso.
- D.** Vencido el plazo otorgado para la solución de las discrepancias, si el POI detectara que no se tomaron medidas correctivas, o que las mismas han resultado insuficientes para subsanar tales discrepancias, deberá informar al Departamento Seguridad de las Operaciones Aéreas para su inmediata intervención.



- E.** Asimismo, si el POI estima que, por razones imperiosas de seguridad debe suspenderse o revocarse inmediatamente un CESA, debe informarlo en forma urgente al Director de Operación de Aeronaves.

**392. a 394. RESERVADO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 5****PROGRAMA DE VIGILANCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL****SECCIÓN 7. INSPECCIONES DE VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA Y EFICIENCIA****ÍNDICE:**

- 395. Objetivo de las Inspecciones.**
- 397. Generalidades.**
- 399. Lineamientos para Inspecciones de Verificación de Competencia y Eficiencia.**
- 401. Áreas de Familiarización.**
- 403. Áreas de Inspección.**
- 404. a 406. Reservado.**

**395. OBJETIVO DE LAS INSPECCIONES.**

- A.** El objetivo primario es verificar la eficacia del programa de entrenamiento y calificaciones del explotador a través de las Inspecciones de Verificación de Competencia y Eficiencia. En su verificación el IOLA / IR deberá:
- (1)** Evaluar a los miembros de la tripulación de vuelo individualmente, verificando que cumplan sus deberes y responsabilidades en su puesto de funciones asignados.
  - (2)** Evaluar de manera individual a los pilotos del explotador acreditados como Inspectores Reconocidos (IR).
  - (3)** Evaluar la eficiencia del programa de entrenamiento y calificaciones del explotador.
  - (4)** Verificar que los procedimientos operacionales, manuales y listas de verificación sean adecuados.
  - (5)** Evaluar la eficiencia y condición del equipo de simuladores que utiliza un explotador.

## SECCIÓN 7. 2

- (6) Evaluar la eficiencia del análisis de tendencias del Explotador, así como su estandarización y programa de control de calidad.

**397. GENERALIDADES.** Esta Sección contiene los lineamientos para los IOLA / IR cuando realicen una Inspección de Verificación de Competencia y Eficiencia.

**399. LINEAMIENTOS PARA INSPECCIONES DE VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA Y EFICIENCIA.**

- A. Antes de efectuar una Inspección de Verificación de Competencia y Eficiencia, los inspectores deberán estar familiarizados con los MOE.
- B. Cuando realicen estas inspecciones, los IOLA/ IR deberán usar el Volumen 3 de este Manual en lo que respecta a programas de entrenamiento de pilotos en general y a todo lo concerniente a los Inspectores Reconocidos que el explotador tiene acreditados.

**401. ÁREAS DE FAMILIARIZACIÓN.**

- A. Los inspectores deberán estar familiarizados con las siguientes áreas antes de realizar la inspección:
- (1) Con el piloto instructor y con las capacidades de la tripulación para las verificaciones en simuladores, dispositivos de entrenamiento de vuelo y en aeronaves.
- (2) Con los métodos para efectuar las maniobras y las actitudes aceptables en el simulador, en los dispositivos de entrenamiento de vuelo y en la aeronave.
- (3) Con el desempeño aceptable durante la verificación de competencia y eficiencia.

**403. ÁREAS DE INSPECCIÓN.**

- A. Los inspectores IOLA/IR podrán realizar inspecciones de idoneidad y verificaciones de competencia:
- (1) **Idoneidad del piloto.** Esta inspección se realizará por orden del Departamento Inspección a pedido del Departamento Personal Aeronáutico de la DNSO y estará dirigida

a comprobar la idoneidad de un piloto en una función determinada para que éste obtenga una Certificación de Idoneidad Aeronáutica, conforme con la Parte 61 de las RAAC que corresponda. El IOLA determinará el grado de conocimiento, capacidad y habilidad del piloto sujeto a inspección. Durante una verificación de idoneidad, un piloto tiene que cumplir maniobras específicas en una aeronave, en un simulador, un dispositivo de entrenamiento de vuelo o una combinación de éstos. Mediante la observación del proceso de verificación, el inspector puede determinar si el piloto tiene un nivel aceptable de conocimiento de los sistemas de vuelo y si es capaz de efectuar los procedimientos de vuelo normal, anormal y de emergencias en vuelo. Además, el Inspector puede observar si el piloto cumple con la política del explotador, si tiene los manuales actualizados y las capacidades correspondientes de la función.

**(2) Verificación de competencia del piloto Inspector Reconocido (IR).** El explotador (IR) y los inspectores de la Autoridad Aeronáutica deberán observar periódicamente a los pilotos a fin de verificar competencia y eficiencia. El inspector está facultado para evaluar a ambos, es decir al piloto IR que cumple deberes como tal y a los pilotos del explotador según el programa de verificación del explotador. Esta área de inspección es para controlar que un piloto IR realice la verificación con precisión, consistencia y comprobar la documentación o registros del resultado. Los inspectores deberán evaluar las siguientes áreas cuando verifican la competencia del piloto IR acreditado para un explotador:

**(a) Responsabilidades.** El piloto IR es responsable de asegurarse que todos los requisitos y maniobras aprobadas de vuelo, se completen en un escenario real de vuelo, incluyendo información adecuada al piloto a ser examinado previa al vuelo, y objetivamente evaluar el desempeño del piloto. Una evaluación de su capacidad para efectuar las maniobras del vuelo de verificación de competencia y eficiencia, no es normalmente parte de una inspección al piloto IR.

**(b) Seguimiento.** El explotador deberá darle seguimiento y administrar las inspecciones al piloto IR. Después de la asignación y cuando los recursos lo permitan, se verificará anualmente a cada piloto IR o el explotador podrá presentar un procedimiento que dependerá de la cantidad de IR que tiene acreditados y la magnitud de las flotas.

**(c) Evaluación del programa de entrenamiento del Explotador.** El análisis de las Inspecciones de Verificación de Idoneidad, Competencia y Eficiencia es un medio óptimo para que el IOLA/IR verifique la eficacia continua del programa de entrenamiento de un explotador. Por ejemplo, si los informes de inspección repetidamente indican deficiencias en el área de procedimientos de no-precisión, el Inspector puede exigir al explotador que de énfasis a estas maniobras en su programa de entrenamiento.

**(d) Manuales, procedimientos y listas de verificación (LCP).** Los inspectores pueden utilizar los antecedentes de verificaciones de competencia y eficiencia anteriores, combinadas con otras inspecciones (tales como inspecciones en Ruta y de Rampa) para identificar deficiencias en los manuales, procedimientos o listas de verificación previamente aprobadas o aceptadas por la Autoridad Aeronáutica. Se podrá requerir cambiar procedimientos de las LCP, MEL/CDL, procedimientos específicos y maniobras de vuelo para asegurar el cumplimiento con prácticas seguras y con las regulaciones vigentes.

**(e) Equipo de vuelo.** Esta área de inspección se refiere al estado de las aeronaves, simuladores o dispositivos de entrenamiento usados durante inspecciones de idoneidad y verificación. Cuando se evalúa el equipo, los inspectores o especialistas que de la DNSO deberán determinar lo siguiente:

- (i) Que las inspecciones requeridas sean efectuadas.
- (ii) Que las discrepancias observadas se anoten en los registros.
- (iii) Que el equipo esté en condiciones adecuadas de mantenimiento.
- (iv) Que el equipo funcione adecuadamente.

**NOTA.** *Los desperfectos del equipo que afecten el resultado de una inspección de idoneidad o verificaciones deberán reportarse.*

**(f) Eficacia del análisis de tendencias de un Explotador, estandarización y programa de control de calidad.** El explotador debe reunir, almacenar y analizar los resultados de las inspecciones de idoneidad y verificación de competencia y eficiencia para detectar y corregir deficiencias en los programas de entrenamiento, procedimientos y listas de chequeo. El inspector deberá fomentar entre aquellos explotadores, con más de diez (10) tripulantes de vuelo, que establezcan análisis de tendencias. Los Inspectores que realicen constantemente inspecciones de idoneidad y verificaciones de competencia y eficiencia verificarán los cambios periódicos realizados por los explotadores.

#### **404. a 406. RESERVADO**

**VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES****CAPÍTULO 5****PROGRAMA DE VIGILANCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL****SECCIÓN 8. COMPROBACIÓN DE LA EXPERIENCIA OPERATIVA INICIAL DEL PAM****ÍNDICE:**

- 407. Generalidades.**
- 409. Programa de las Políticas.**
- 411. Práctica y Procedimientos.**
- 412. a 414. Reservado.**

**407. GENERALIDADES.**

- A.** Esta sección contiene lineamientos para los IOLA/IR o Inspectores Reconocidos (IR) para verificar la experiencia operativa inicial (EOI) requerida en la operación para los Pilotos al Mando (PAM). El inspector deberá observar a un piloto que está calificando para PAM en un entrenamiento inicial en la aeronave o en un entrenamiento de promoción que contenga un curso de entrenamiento de simulador.
- B.** El inspector deberá observar que futuro piloto al mando cumpla con los deberes del PAM, antes de ser designado como tal en operaciones de vuelo sin supervisión. El propósito de esta observación es asegurarse que la transferencia de aprendizaje del simulador a la aeronave haya sido satisfactoria y que el candidato haya adquirido la habilidad y el juicio necesarios para cumplir con las responsabilidades del mando.

**409. PROGRAMA DE LAS POLÍTICAS.**

- A.** Las siguientes políticas se aplicarán al control de Capacidad de los Pilotos al Mando (PAM):

- (1) Programación.** La observación de la DNSO no es una verificación de línea, por lo tanto el inspector no tiene que observar la efectuada por un Inspector Reconocido. El

procedimiento requerido para estos casos consiste en una inspección realizada por un inspector para observar el desempeño del PAM durante las últimas fases en que adquiere experiencia operativa inicial. Una observación inicial puede generar la necesidad de observaciones adicionales. El inspector deberá coordinar la programación de las observaciones de experiencia en operaciones con el explotador.

#### **411. PRÁCTICA Y PROCEDIMIENTOS.**

Los IOLA / IR deberán observar las siguientes prácticas y procedimientos mientras se examina a los candidatos a PAM.

**A. Introducción.** El inspector conocerá a la tripulación y conseguirá el respectivo permiso de acceso a la aeronave a través de los procedimientos normales para efectuar una inspección en ruta. Por otro lado, el inspector podrá tratar las alternativas del vuelo con el IR y el candidato, y evaluará el progreso del candidato a la fecha. Durante la reunión, el Inspector se asegurará de que el piloto IR y el candidato comprendan la siguiente información:

- (1) La DNSO reconoce que el piloto IR es el PAM. Sin embargo, es el candidato quien cumplirá con todos los deberes de PAM. El piloto IR actuará como SAM y si es necesario, como instructor.
- (2) El piloto IR es el responsable de la seguridad del vuelo (PAM), por lo que en una situación que involucre la seguridad del vuelo, deberá hacerse cargo de la situación.
- (3) El inspector que efectúe la inspección deberá evaluar los temas especificados para una inspección en ruta en la cabina de pilotos. El inspector deberá ser cuidadoso durante el vuelo, evitando interferir con la interacción de los tripulantes. No deberá efectuar exámenes orales durante el vuelo. Si tuviese dudas en lo referente al conocimiento del candidato, deberá tomar nota y hacer indagaciones después del vuelo
- (4) Procedimientos posteriores al vuelo. Después del vuelo, el piloto IR y el inspector deberán efectuar una reunión. Los comentarios del piloto IR son importantes al estar familiarizado con los procedimientos específicos de la compañía.
- (5) Si el desempeño del candidato durante el vuelo es satisfactorio y cumple con las exigencias requeridas, el Inspector deberá informar al candidato y al piloto IR que la

inspección se completó SATISFACTORIAMENTE. Por el contrario, si el desempeño del candidato todavía no cumple con las exigencias, se calificará como NO SATISFACTORIO.

**(6)** Si el inspector notifica al candidato que la verificación es NO SATISFACTORIA porque su desempeño no ha alcanzado el nivel requerido, deberá informar por escrito y describir el desempeño del candidato para que se pueda tomar la acción correspondiente.

**(7)** Copia de lo efectuado en el inciso anterior deberá ser entregada al POI, quién retendrá ese informe hasta que el piloto evaluado haya satisfecho los requerimientos. Posteriormente toda la información será archivada en el Legajo del Personal Aeronáutico del causante.

**412. a 414. RESERVADO**



**PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**CAPÍTULO 5****PROGRAMA DE VIGILANCIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL****SECCIÓN 9. PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN DURANTE CAMBIOS OPERACIONALES SIGNIFICATIVOS****ÍNDICE:****415. Objetivo****416. Generalidades****417. Identificación de la existencia de desbalance entre los recursos y las operaciones****418. Evaluación de las Condiciones Específicas****419. Responsabilidades****420. Proceso de Evaluación****421. a 424. Reservado.****415. OBJETIVO**

1. Esta sección proporciona información y guía con relación a la vigilancia de los explotadores de servicios aéreos que atraviesan cambios operacionales significativos, que podrían afectar su capacidad para la asignación adecuada de recursos para atender adecuadamente y de forma segura sus actividades de vuelo. Las situaciones que usualmente reflejan esta dificultad de asignación adecuada de recursos son, entre otras:

- a) Problemas financieros;
- b) Cambios significativos en la dimensión de las operaciones; y

c) Malestar laboral o huelgas.

2. Esta sección contiene los procedimientos para evaluar la capacidad del explotador para funcionar adecuadamente durante estos periodos de cambios operacionales significativos.

3. Los “cambios significativos en la dimensión de las operaciones” se refieren a reducción o aumento importante de la flota, fusión o división de la compañía, cambios significativos de la estructura organizacional, incorporación de un nuevo tipo de aeronave o incorporación de un nuevo tipo de ruta, por ejemplo, primera ruta internacional, vuelos transoceánicos, etc.

#### **416. GENERALIDADES**

1. Los explotadores buscan constantemente las mejores formas de ajustarse a las cambiantes condiciones del mercado para permanecer viables a lo largo del tiempo. Estos cambios continuos generan indefectiblemente, periodos de transición y adaptación a los diferentes modelos de negocios requeridos para gestionar la empresa. Durante estos periodos de transición, el nivel de riesgo en las operaciones puede degradarse hasta niveles inaceptables, sin que esta situación sea evidentemente perceptible. Estos periodos de transición deben llamar la atención de la ANAC para anticipar los peligros potenciales, y evaluar la probabilidad y la gravedad de los riesgos asociados, de tal manera de asegurarse que el explotador gestione los riesgos de los cambios adecuada y oportunamente.

2. Los inspectores de la ANAC deben evaluar la capacidad de los explotadores para gestionar adecuadamente los cambios operacionales significativos. Las instrucciones establecidas en el Apéndice 15 - “Guía para la evaluación de la condición financiera del explotador” y en el “Apéndice 16 - Guía para la evaluación de cambios significativos en la dimensión de las operaciones” de la Sección 5 del Capítulo 4 del Volumen I de este Manual pueden ser utilizadas para medir si el nivel de respuesta del explotador es adecuado. Los cambios operacionales significativos son causados por condiciones que alteran el balance entre los recursos y las demandas operacionales. Este desbalance puede impactar de forma negativa la seguridad de las operaciones.

- a) Los recursos incluyen la capacidad del explotador para cumplir con sus obligaciones financieras, la cantidad de aeronaves disponibles, la estructura organizacional y/o la disponibilidad de los recursos humanos necesarios.
- b) Las operaciones incluyen la capacidad del explotador, especialmente en las áreas de operaciones y mantenimiento, de cumplir con las operaciones regulares de manera rentable. Los problemas suelen surgir cuando el explotador no cuenta con los recursos necesarios para atender la demanda de las operaciones.

#### **417. IDENTIFICACIÓN DE LA EXISTENCIA DE DESBALANCE ENTRE LOS RECURSOS Y LAS OPERACIONES**

1. Proceso de evaluación. - Los inspectores de la ANAC utilizarán el proceso de evaluación detallado en el numeral 420 de esta Sección. Esta evaluación tiene la finalidad de identificar si existe la necesidad de tomar acciones de vigilancia adicional a determinado explotador, o si la capacidad del explotador para gestionar los cambios operacionales es adecuada y aceptable desde el punto de vista de la seguridad operacional.
2. Fuentes de información. - Los inspectores de la ANAC deberán guiarse por la información de la presente Sección cuando tienen conocimiento por medio de canales de información formales o informales, o de condiciones e indicadores de posibles cambios en la capacidad del explotador para balancear sus recursos con las demandas operacionales. Un canal formal puede ser, por ejemplo, una notificación del propio explotador o de otra entidad gubernamental o privada, como la encargada del cobro de impuestos, bancos, compañías de seguros, etc. Los canales informales son la información obtenida por la prensa, conversaciones con personal del exportador u otras fuentes creíbles. Toda vez que se sospeche o se confirme la existencia de este tipo de preocupación, el inspector de la ANAC debe seguir el proceso de evaluación provisto por esta Sección, en el numeral 420.
3. Reuniones con el explotador. - Los inspectores de la ANAC debería realizar reuniones periódicas con los explotadores para mantenerse informados sobre su salud financiera, los planes de expansión o reducción, o cualquier otra condición que pueda generar un desbalance entre los recursos y las demandas operacionales.

4. Indicadores de cambios. - Los inspectores de la ANAC no deberían esperar que llegue una notificación formal por parte del explotador para tomar las acciones necesarias para identificar los peligros potenciales. Usualmente, para el momento en que llega el anuncio, el impacto en la seguridad operacional ya ha ocurrido. Es muy importante estar atento a los indicadores, que son las condiciones o eventos, que suelen ocurrir antes que se desencadene el desbalance. El monitoreo continuo de estos indicadores, hace posible la determinación del riesgo y de esta forma exigir las acciones adecuadas por parte del explotador para mitigar, o si es posible eliminar, el impacto que los cambios operacionales significativos pudieran tener en la seguridad de las operaciones.

a) *Indicadores previos.* - Estos indicadores consisten en evidencias de que el cambio está por ocurrir, o que ya ha ocurrido, pero todavía no tenido un impacto en la seguridad de las operaciones. La situación puede no ser problemática en ese momento, pero pueden existir razones suficientes para reforzar la vigilancia al explotador. Algunos ejemplos de indicadores previos incluyen:

- Cambios en los mandos medios;
- Reorganizaciones organizacionales;
- Reemplazo de empresas que realizan servicios tercerizados;
- Rotación de personal;
- Cambios en las políticas operacionales o de instrucción; etc,

b) *Indicadores posteriores.* - Si bien es preferible identificar los problemas por medio de los indicadores previos, éstos no siempre son lo suficientemente evidentes para captarlos oportunamente. En estos casos, los inspectores deben estar también atentos a los indicadores posteriores. Estos son condiciones o eventos que se desarrollan una vez que el desbalance entre los recursos y la demanda operacional ya ha ocurrido. Algunos ejemplos de indicadores posteriores incluyen:

- Retrasos en el pago de salarios u otras obligaciones financieras;
- Cambios en la calificación de riesgo ante las instituciones financieras;
- Declaración de quiebra o concurso de acreedores;
- Problemas evidentes de operación o mantenimiento; etc.

c) Cuando se evidencian este tipo de indicadores, es muy importante que la ANAC evalúe la capacidad del explotador para mitigar los riesgos relacionados con la seguridad de las operaciones.

d) En muchos casos las dificultades del explotador no serán evidenciadas por un solo factor o indicador, sino que por una combinación o serie de eventos que dan idea de la existencia de dificultades para mantener el balance entre los recursos y las demandas operacionales. Algunos ejemplos de estos eventos incluyen:

- Fusiones, compras o ventas de todo o parte de la empresa;
- Despidos o contrataciones masivas;
- Cambios en la estructura de rutas o en los itinerarios;
- Cambios en los sistemas de control operacional;
- Cambios en los manuales o políticas de operación;
- Cambios en el programa de instrucción;
- Incremento en las quejas por el servicio del explotador;
- Reportes o cuestionamientos de la prensa;
- Cambios en los manuales o programas de mantenimiento;
- Reemplazo de los proveedores de servicios y/o partes;
- Reducción de las bases de mantenimiento;
- Incremento en los reportes de dificultades técnicas;
- Incremento en los ítems MEL diferidos;
- Incremento en el número de extensiones de la MEL solicitados; etc.

Estas condiciones incluyen indicadores previos y posteriores. Si bien es posible que una sola de estas condiciones no genere por sí misma un desbalance de recursos, la combinación de dos o más puede afectar seriamente la seguridad operacional.

#### **418. EVALUACIÓN DE LAS CONDICIONES ESPECÍFICAS**

1. Los Apéndices 15 y 16 de la Sección 5 del Capítulo 4 de este Volumen sirven para evaluar la condición de un explotador con relación a un estado de dificultad financiera o de cambios significativos en la dimensión de sus operaciones. El personal de la ANAC necesita aplicar sus conocimientos de cada explotador, junto con la evaluación a la que hace referencia esta Sección, para determinar la magnitud real de los problemas que aquejan al explotador. Estas ayudas de trabajo están diseñadas para apoyar el proceso de toma de decisiones de los inspectores. Para realizar la evaluación, también es muy importante tener en cuenta la coordinación entre las diferentes áreas de la ANAC y, cuando corresponda, con otros organismos relacionados.

#### **419. RESPONSABILIDADES**

1. La Dirección Nacional de Seguridad Operacional y los inspectores de operaciones, en forma conjunta con la Dirección Nacional de Transporte Aéreo, de la ANAC comparten la responsabilidad de mantener un nivel de conciencia apropiado en cuando a los cambios significativos en los explotadores, y en el impacto de estos cambios en la seguridad de sus operaciones, de tal manera de asegurar que se realicen los ajustes necesarios para garantizar un nivel de vigilancia adecuado.

2. Los inspectores de operaciones, al tener un contacto directo con los explotadores, se constituyen en fuentes de información valiosa y directa, y por tanto de detección temprana de un desbalance entre los recursos y las operaciones.

#### **420. PROCESO DE EVALUACIÓN**

1. Inicio del proceso. - Existen 4 maneras potenciales de iniciar este proceso: indicadores previos, indicadores posteriores, notificación informal y notificación formal. Cada uno se describe a continuación.

a) *Indicadores previos/posteriores.* - Estos indicadores representan condiciones detectables que resultan del desbalance entre los recursos y la demanda operacional. Los indicadores previos son condiciones observables o eventos que suelen existir antes de que la incapacidad de balancear los recursos y la demanda operacional ocurra. Los indicadores previos permiten alertar de un potencial desbalance. Los indicadores posteriores en cambio, son condiciones observables o eventos que pueden detectarse una vez que el desbalance ya ha ocurrido. Los indicadores posteriores pueden, o no, indicar la presencia de un peligro.

b) *Notificación informal.* - La notificación informal incluye cualquier tipo de notificación a la ANAC, distinta a la formal, relacionada con la presencia de un desbalance entre los recursos del explotador y la demanda operacional existente. Pese a que no son formales, suelen ser muy útiles para detectar el desbalance en una fase inicial, y tomar las medidas correspondientes.

c) *Notificación formal.* - La notificación formal es cualquier comunicación legal u oficial del explotador a la ANAC, manifestando la existencia de un desbalance entre los recursos del explotador y la demanda operacional existente. La notificación formal suele darse en una etapa avanzada del desbalance, haciendo muy difícil para la ANAC asumir medidas de control o anticipar un riesgo operacional potencial.

2. Comunicación de la situación.- Cualquier inspector de la ANAC que tome conocimiento por cualquier medio de un potencial desbalance entre los recursos y las operaciones, o peor aún de la existencia de uno, debe notificar sin demora al Director de Operación de Aeronaves de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional de la ANAC.

3. Uso de la guía para la evaluación de la condición financiera del explotador. - Esta guía (v. Apéndice 15 del Sección 5, Capítulo 4 del Volumen I del MIO) debe utilizarse para evaluar la magnitud de los problemas financieros del explotador. El uso de esta ayuda de trabajo, implica evaluar distintos aspectos del explotador, para obtener un resultado global, que se mide en una escala de alta a baja.

4. Uso de la guía para la evaluación de cambios significativos en la dimensión de las operaciones. - Esta guía (v. Apéndice 16 del Sección 5, Capítulo 4 del Volumen I del MIO) debe utilizarse para evaluar la magnitud de cambio en la dimensión operacional del explotador. El uso de esta ayuda de trabajo, implica evaluar distintos aspectos del explotador, para obtener un resultado global, que se mide en una escala de alta a baja.



5. Resultados de las evaluaciones. - Los resultados de las guías que están en Apéndice 15 y 16 de la Sección 5 del Capítulo 4 de este Volumen, reflejan el grado relativo de riesgo generado por el desbalance entre los recursos y la demanda operacional del explotador. Los resultados de estas evaluaciones deben utilizarse como una orientación sobre el tipo de acción que la ANAC debe tomar frente al explotador, para asegurar que éste gestione los riesgos de manera eficiente; y para determinar la necesidad de un ajuste en las áreas y en la frecuencia de la vigilancia que la ANAC realiza a dicho explotador. Si el resultado de la evaluación es bajo, esto indica un nivel de riesgo relativamente bajo, pero no significa que deba dejarse ejercer vigilancia sobre el explotador. Un resultado moderado, indica un nivel de riesgo moderado, por consiguiente, la vigilancia debe ajustarse para asegurar que los riesgos estén debidamente controlados.

Un resultado alto, indica un nivel de riesgo alto, y por tanto demanda una acción más firme de la ANAC para garantizar que, por medio de la adecuada gestión del riesgo, puedan mitigarse o eliminarse los riesgos operacionales.

**421. a 424. RESERVADO.**

**CAPÍTULO 6****OTORGAMIENTO DE EXENCIONES****SECCION 1. POLITICA GENERAL Y PROCEDIMIENTOS****INDICE:**

**415. a 424. Reservado.**

**425. Procedimiento de otorgamiento de exenciones.**

**426. a 430 Reservado.**

**425. PROCEDIMIENTO DE OTORGAMIENTO DE EXENCIONES.**

- A.** La ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, en su carácter de Autoridad Aeronáutica del Código Aeronáutico, podrá otorgar exenciones a las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC) conforme lo establece la Sección 11.207 de la Parte 11 - REGLAS PARA EL DESARROLLO, APROBACIÓN Y ENMIENDA DE LAS RAAC Y NORMAS COMPLEMENTARIAS de las RAAC.
- B.** El procedimiento interno para el tratamiento y análisis de exenciones por parte de personal técnico de ANAC se encuentra establecido en el "PROCEDIMIENTO GENERAL PARA EL ANÁLISIS Y OTORGAMIENTO DE EXENCIONES DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL", aprobado por la Resolución ANAC N° 355/2024.
- C.** El procedimiento para el otorgamiento de exenciones deberá sustentarse, conforme lo dispone la Sección 11.207 de la Parte 11 de las RAAC en: "1. *Parámetros objetivos de evaluación*; 2. *La evaluación del análisis de riesgos de seguridad operacional o estudios aeronáuticos la imposición de limitaciones, condiciones o medidas de mitigación*; 3. *Dictado del correspondiente acto, suscrito por autoridad competente*; y 4. *Todo otro concepto que puedan ser evaluados por cada Área Técnica, según sea su especificidad*".
- D.** Previo a analizar el otorgamiento de exenciones desde el punto de vista técnico, los inspectores operativos (IOLA e ISOA) incorporados a la Dirección Nacional de Seguridad Operacional

## SECCIÓN 1. 2

(DNSO) que intervengan en dicho procedimiento deberán realizar su instrucción en el respectivo curso de otorgamiento de exenciones en cumplimiento con la política de instrucción de ANAC y según lo determina el MANUAL DE INSTRUCCIÓN (MDI) de la ANAC, aprobado por la Resolución ANAC N° 255 de fecha 21 de agosto de 2024 (RS-2024-255-APN-ANAC#MEC).

**426. a 430. RESERVADOS**



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:** VOL I DEL MIO (ED. 2024)

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 379 pagina/s.