

DECRETO No. 4

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR,

CONSIDERANDO:

- I. Que la Constitución de nuestro país establece que el espacio aéreo forma parte del territorio de la República de El Salvador, el cual estará sujeto a la jurisdicción y soberanía nacional;
- II. Que mediante Decreto Legislativo No. 582, de fecha 18 de octubre de 2001, publicado en el Diario Oficial No. 198, Tomo No. 353 del día 19 de ese mismo mes y año, se emitió la Ley Orgánica de Aviación Civil;
- III. Que es atribución del Director Ejecutivo de la Autoridad de Aviación Civil, de acuerdo con el artículo catorce numeral siete de la Ley Orgánica de Aviación Civil, proponer los Reglamentos que desarrollen dicha Ley ante el Consejo Directivo de Aviación Civil, para los efectos del artículo ciento sesenta y ocho, ordinal catorce de la Constitución de la República;
- IV. Que es necesario regular ampliamente todo lo relacionado con la Aviación Civil sobre el territorio nacional, a efecto de normar con efectividad la explotación, uso, aprovechamiento y desarrollo de las actividades aeronáuticas;
- V. Como finalidad la necesidad que la Navegación Aérea dentro del territorio de El Salvador sea desarrollada de manera segura y ordenada y que los servicios nacionales e internacionales de transporte aéreo puedan establecerse dentro del país sobre una base de igualdad de oportunidades y derechos;
- VI. Que debido a los avances en la tecnología aplicada a la aviación, la Organización de Aviación Civil Internacional ha emitido nuevas normas y recomendaciones en Aviación Civil, que nuestro país debe de adoptar para cumplir con los referidos estándares internacionales; y,
- VII. Que las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Aviación Civil que definen y regulan todo lo relacionado a la actividad de la Aviación Civil en el territorio salvadoreño, deben ser desarrolladas por medio de un Reglamento.

POR TANTO,

en uso de sus facultades constitucionales,

DECRETA el siguiente:

REGLAMENTO TÉCNICO DE LA LEY ORGÁNICA DE AVIACIÓN CIVIL

CAPÍTULO I

ALCANCES, APLICABILIDAD Y ASPECTOS GENERALES (1)

SECCIÓN I (1)

OBJETO Y DEFICIONES GENERALES (1)

Objeto y Aplicabilidad

Art. 1.- El presente Reglamento tiene como objetivo desarrollar las disposiciones plasmadas en la Ley Orgánica de Aviación Civil, estableciendo normas que regulen todas las actividades relacionadas a la aviación civil nacional e internacional, que se desarrollen dentro del territorio de El Salvador; con la finalidad que tales actividades se realicen de forma segura y ordenada, en armonía con el Convenio sobre la Aviación Civil Internacional.

El ámbito de aplicación de este Reglamento es regular todas las actividades de la aviación civil, nacional e internacional, que operen en el territorio, donde el Estado de El Salvador ejerce su jurisdicción.

Art. 2.- Definiciones

AAC: Autoridad de Aviación Civil.

Accidente: Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

- a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - * hallarse en la aeronave, o
 - * por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - * por exposición directa al chorro de un reactor,
Excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o
- b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
 - * afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, y
 - * normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,
Excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o cadenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o
- c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeronave de carga: Toda aeronave distinta a la de pasajeros que transporta mercancías o bienes tangibles.

Aeronave de pasajeros: Toda aeronave que transporta personas que no sean miembros de la tripulación, empleados del operador que vuelven por razones de trabajo, representantes de la AAC o acompañantes de algún envío u otra carga.

Aerovía: Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor.

AFS: Servicio Fijo Aeronáutico.

Agente acreditado: Agente expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un operador y proporciona controles de seguridad que están aceptados o son exigidos por la AAC con respecto a la carga, las encomiendas de mensajerías, por expreso o el correo.

Agente autorizado: Persona que representa al operador de aeronave y que está autorizado por éste para actuar en los asuntos relacionados con la entrada y despacho de sus aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, correo, equipaje o suministros; e incluye, con previa autorización de la AAC, terceros autorizados para ocuparse de la carga en la aeronave.

Alcance visual en la pista: Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

Altitud: Distancia vertical entre un nivel punto u objeto considerado como punto y el nivel medio del mar (MSL).

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

Altitud de franqueamiento de obstáculos (OCA) o altura de franqueamiento de obstáculos (OCH): La altitud más baja o la altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo, según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

Para la altitud de franqueamiento de obstáculos se tomó como referencia el nivel medio del mar y para la altura de franqueamiento de obstáculos, la elevación del umbral, o en el caso de aproximaciones que no son de precisión la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, si éste estuviera a más de dos metros (siete pies) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura de franqueamiento de obstáculo en aproximaciones en circuito se toma como referencia la elevación del aeródromo.

Altitud de decisión (DA) o de altura de decisión (DH): Altitud o altura especificada en la aproximación de precisión o en la aproximación con guía vertical, a la cual debe de iniciarse una maniobra de aproximación frustrada si no se ha establecido la referencia visual requerida para continuar la aproximación.

Para la altitud de decisión (DA) se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de decisión (DH), la elevación del umbral. La referencia visual requerida significa aquella sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante el tiempo suficiente para que el piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y la rapidez del cambio de la posición de la aeronave, en relación con la trayectoria de vuelo deseada. En operaciones de categoría III con altura de decisión, la referencia visual requerida es aquella especificada para el procedimiento y operación particulares.

Altura: Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto y una referencia especificada.

Aplicación ATN: Servicio de comunicación de la red de comunicaciones aeronáuticas (ATN)

Aplicación ADS: Aplicación ATN que proporciona datos ADS de la aeronave a las dependencias ATS para fines de vigilancia.

Aplicación AIDC: Aplicación ATN para el intercambio de información de Control de Tránsito Aéreo (ATC) entre dependencia ATS (ATSU) a efectos de notificación y coordinación de los vuelos y para las transferencias de control, comunicaciones datos de vigilancia y datos generales.

Aplicación ATIS: Aplicación FIS que presta apoyo al ATIS-D.

Aplicación ATIS-D: Servicio automático de información terminal por enlace de datos.

Aplicación FIS: Aplicación ATN que proporciona a las aeronaves información y avisos útiles para la realización segura y eficaz de los vuelos.

Área de deshielo / antihielo: Área que comprende una parte interior donde se estaciona el avión que está por recibir el tratamiento de deshielo / antihielo; y una parte exterior para maniobrar con dos o mas unidades móviles de equipo de deshielo / antihielo.

Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF): Área reforzada que permite la toma de contacto o la elevación inicial de los helicópteros.

Área infectada (Para fines de salud humana): Área geográfica definida en la que se observan la transmisión activa de las enfermedades transmitidas por vectores humanos o animales o por ambos, según las notificaciones del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social o de la Organización Mundial de la Salud.

ASHTAM: Serie especial de NOTAM que notifica por medio de un formato específico un cambio de importancia para las operaciones de las aeronaves debido a la actividad de un volcán, una erupción o una nube de cenizas volcánicas.

ATS: Servicio de Tránsito Aéreo.

Categoría: Es la clasificación de un aeródromo según un rango dado, de acuerdo con el tipo y cantidad de equipos de salvamento y extinción de incendios y de los agentes requeridos, lo cual es determinado por el tamaño y la frecuencia de las aeronaves de transporte que son servidas por el aeródromo.

Categoría de Aeronave: Clasificación de las aeronaves de acuerdo con características básicas especificadas; por ejemplo: Avión, planeador y globo Libre.

Centro Coordinador de Salvamento (RCC): Dependencia encargada de promover la buena organización de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

Centro Coordinador de Salvamento Conjunto (JRCC): Centro Coordinador de Salvamento encargado de las Operaciones de Búsqueda y Salvamento de las operaciones tanto aeronáutico como marítimo.

Centro de Avisos de Cenizas Volcánicas (VAAC): Centro meteorológico en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea para proporcionar a las oficinas de vigilancia meteorológicas, centros de control de área, centro de información de vuelo, centros mundiales de pronósticos de área y bancos Internacionales de datos OPMET, información de asesoramiento sobre la extensión lateral y vertical y el movimiento pronosticado de las cenizas volcánicas en la atmósfera después de las erupciones volcánicas.

Certificado de Operador Aéreo (COA): Certificado por el que se autoriza a un operador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.

Certificado de Aeródromo: Certificado otorgado por la autoridad competente de conformidad con las normas aplicables a la explotación de aeródromos.

Circuito Oral Directo ATS: Circuito telefónico (AFS), para el intercambio directo de información entre las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS).

Circuito Telefónico (AFS): Para el intercambio directo de información entre las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS).

COAR: Certificado de Operador de Aeródromo.

COBUSA: Comité de Búsqueda y Salvamento para Centro América.

Comunicación ATS (ATSC): Comunicación relacionada con los Servicios de Tránsito Aéreo, comprendido el control de tránsito aéreo, la información aeronáutica y meteorología, la notificación de posición y los servicios relacionados con la seguridad y regularidad de los vuelos. En esta comunicación intervienen una o varias administraciones de Servicio de Tránsito Aéreo. Estos términos con fines de administración de direcciones.

Comunicación por enlace de datos controlador - piloto (CPDLC): Comunicación entre el controlador y el piloto por medio de enlaces de datos para las comunicaciones ATC.

Comisión Médica Evaluadora: Conjunto de médicos calificados y experimentados en la práctica de la medicina aeronáutica, que asisten al Departamento de Medicina de Aviación, en la evaluación de informes médicos, casos complicados e inhabituales y en la emisión de dictámenes médicos acreditados.

Condiciones meteorológicas por instrumentos (IMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Condiciones Meteorológicas Visuales (VMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.

Contrato ADS: Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer las condiciones de un acuerdo ADS, en el cual indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS, así como los datos que deben de figurar en los mismos.

Control de Operaciones Aeronáuticas (AOC): Comunicaciones necesarias para ejercer la autoridad respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo por razones de seguridad, regularidad y eficiencia.

Condiciones óptimas de visibilidad y de superficie: Para efectos de SEI se entiende por condiciones óptimas de visibilidad y de superficie, las horas diurnas, con buena visibilidad y sin precipitaciones, en rutas de respuesta normal, libres de contaminación en la superficie como agua u otros elementos.

Curso de instrucción básica aprobado: Indica un curso definido de instrucción diseñado para impartir un nivel de conocimiento y cierta experiencia al alumno, de forma que justifique la reducción permitida por las Regulaciones pertinentes, con respecto a la experiencia requerida.

Denominación del artículo expedido: Nombre que hay que utilizar para denominar determinado artículo o sustancia en todos los documentos y notificaciones de expedición y, cuando proceda, en los embalajes.

Dependencias ATS (ATSU): Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de Control de Tránsito Aéreo, a un Centro de Información de Vuelo o a una oficina de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Dictamen médico acreditado: La conclusión a la que han llegado uno ó mas expertos médicos designados por la Autoridad de Aviación Civil para los fines del caso de que se trate, en consulta con expertos en operaciones de vuelo u otros especialistas según sea necesario.

Dispositivo avanzado de entrenamiento de vuelo: Un dispositivo avanzado de entrenamiento que constituye una fiel réplica en cuanto a los instrumentos, el equipo, los paneles y los controles de una aeronave o grupo de aeronaves, en un área abierta de una cabina de mando o bien encerrado en una cabina de mando, que incluya el equipo y los programas interactivos de computación en los sistemas de aviónica instalados, necesarios para la simulación de la operación de la aeronave tanto en tierra como en vuelo. Es decir una réplica precisa y específica de la marca, el modelo y el tipo de cabina de mando de una aeronave, como la réplica precisa de las características de vuelo en sus controles que experimenta esa aeronave.

DME: Equipo medidor de distancia.

Elevación: Distancia vertical entre un punto o un nivel de la superficie de la tierra, o unido a ella, y el nivel medio del mar.

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

Embalar: La función u operación mediante la cual se empaquetan artículos o sustancias en envolturas, se colocan dentro de embalajes o bien se resguardan de alguna otra manera.

Enlace digital en VHF (VDL): Subred móvil constituyente de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN), que funciona en la banda de frecuencia VHF móviles aeronáuticas. Además, el VDL puede proporcionar funciones ajenas a la ATN, como por ejemplo, la voz digitalizada.

Enmienda AIP: Modificaciones permanentes de la información que figura en las AIP.

Equipo de entrenamiento de vuelo: Simuladores de vuelo que requieren: (Uno) Ser una réplica fiel y de igual tamaño a la cabina de vuelo de un específico tipo, marca, modelo y serie de aeronaves. (Dos) Incluir el equipo electrónico y los programas interactivos de computación en los sistemas de aviónica instalados y que sean afines para que representen una réplica de las características operaciones de la aeronave tanto en tierra como en vuelo. (Tres) Usar un sistema de señales para fuerza (moción) que provea estímulos de señales por lo menos equivalentes a los proporcionados por un sistema de tres grados de libertad, de movimiento. (Cuatro) Usar un sistema visual que provea por lo menos una vista de campo horizontal de cuarenta y cinco grados y otro vertical de treinta grados simultáneamente, para cada piloto. (Cinco) Haber sido evaluados, calificados y aceptados por la AAC.

Estación AFTN: Estación que forma parte de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) y que funciona bajo la Autoridad o control de un Estado.

Especificaciones de entrenamiento: Un documento aprobado para el titular del Certificado de un Centro de Instrucción Aeronáutica, emitido por la AAC, el cual prescribe los requerimientos del entrenamiento del centro, los chequeos, las autorizaciones y limitaciones de las evaluaciones y los del programa específico de entrenamiento.

Examen médico inicial: Es aquél practicado por primera vez él un solicitante de una licencia aeronáutica, o al poseedor de una licencia con el propósito de cambio de ésta a una de categoría superior o con el fin de convalidar una licencia expedida en el extranjero.

Examen médico periódico: Es aquel practicado a los poseedores de licencias aeronáuticas, supeditados a los períodos de validez de los certificados médicos.

Examen médico de revaloración: Es aquél practicado al titular de una licencia aeronáutica vigente, bajo las siguientes condiciones:

- a) Después de un incidente o accidente de aviación;
- b) Después de una intervención quirúrgica o enfermedad con duración mayor de tres semanas;
- c) A solicitud de la Autoridad de Aviación Civil;
- d) A solicitud de un Operador y/o Explotador, escuela de aviación u otra institución aeronáutica en la que el interesado preste sus servicios o realice sus estudios;
- e) A solicitud del propio titular de una licencia; y
- f) Cuando se trate de personal femenino después de un parto o aborto.

Examinador Designado: Una persona empleada por el titular de un certificado de centro de instrucción aeronáutica, quien ejecuta exámenes para certificación (licencias), habilitaciones adicionales, autorizaciones y comprobaciones de competencia, que son autorizados por las especificaciones de entrenamiento del titular del certificado y quien está autorizado por la AAC para administrar tales exámenes y comprobaciones.

Expendedor: Toda persona que, en su nombre, o en nombre de una organización, envía la mercancía.

Evaluación médica: Prueba fehaciente expedida por la Autoridad de Aviación Civil a efecto que el titular de una licencia satisface determinadas condiciones de aptitud psicofísica. Se expide a raíz de la evaluación efectuada en el informe realizado por el médico designado por la Autoridad de Aviación Civil que hizo el reconocimiento médico del solicitante de la licencia.

FIR: Región de Información de Vuelo.

Gerente Responsable: Indica el gestor que tiene la autoridad corporativa para asegurar que todos los compromisos de instrucción puedan ser financiados y llevados a la práctica, de acuerdo al estándar requerido por la Autoridad de Aviación Civil. El gerente responsable puede delegar por escrito esta tarea de gestión del día a día en la persona de más experiencia y formación técnica de la organización, pero no la responsabilidad completa de la gestión de la aprobación.

GNSS: Sistema Mundial de Navegación por Satélite.

IFR: Símbolo utilizado para designar la Reglas de Vuelo por Instrumentos.

ILS: Sistema de aterrizaje por instrumentos.

IMC: Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

Incendios alimentados por combustible a presión: Para efectos de SEI se denominan "incendios alimentados por combustible a presión", a los que ocurren en presencia de combustibles que salen a presión muy elevada debido a la ruptura de un depósito.

Incidente de superficie: Cualquier evento que ocurra a consecuencia de un movimiento no autorizado dentro del área de movimiento, o una ocurrencia en el área de movimiento asociada con la operación de una aeronave, en que se afecte o pueda verse afectada la seguridad operacional.

Incursiones en pista: Cualquier ocurrencia en un aeródromo que involucre una aeronave, un vehículo, personas u objetos en tierra, que puedan crear un riesgo de colisión o pérdida de separación con una aeronave en despegue, carreteo, aterrizaje o en intento de aterrizaje.

Instalaciones y equipo de aeródromo: Instalaciones y equipo, dentro de los límites de un aeródromo o fuera de estos, construidos o instalados y mantenidos para la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Kelvin (Grado) (K): Es la unidad de temperatura termodinámica, que es la fracción uno/doscientos setenta y tres, dieciséis de la temperatura termodinámica del punto triple del agua.

Kilogramo (KG): El kilogramo es la unidad de masa, es igual a la masa del prototipo internacional del kilogramo.

Licencia de Técnico de Mantenimiento de Aeronave: Indica un documento emitido como evidencia de la calificación, confirmando que el titular a quien se refiere ha cumplido los requisitos de conocimiento y experiencia requeridos.

Lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL): Lista establecida por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del estado del diseño, en las que figuran las partes exteriores de un tipo de aeronave de las que podría prescindirse al inicio de un vuelo, y que incluye, de ser necesario cualquiera información relativas a las consiguientes limitaciones respecto a las operaciones y correcciones de la performance.

Lista de Equipos Mínimos (MEL): Lista del equipo que basta para el funcionamiento de una aeronave a reserva de determinadas condiciones cuando parte del equipo no funciona, y que ha sido preparada por la empresa aérea de conformidad con la lista maestra de equipo mínimo (MMEL), establecida para el tipo de aeronave o de conformidad a criterios más restrictivos.

Lista Maestra de equipo Mínimo (MMEL): Lista establecida para un determinado tipo de aeronave por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del estado de diseño, en el que figuran elementos del equipo de uno o más de los que pondrían prescindirse al inicio de un vuelo.

La MMEL puede estar asociada a condiciones de operación limitaciones o procedimientos.

METAR-D: Sigla que se utiliza para designar el servicio de informes meteorológicos aeronáuticos por enlace de datos.

Metro (m): Es la longitud de la trayectoria recorrida por la luz en el vacío durante un intervalo de tiempo de uno/doscientos noventa y nueve millones setecientos noventa y dos mil cuatrocientos cincuenta y ocho de segundo.

Milla marina (MN): Es la longitud exactamente igual a un mil ochocientos cincuenta y dos metros.

Modelo de elevación digital (MED): La representación de la superficie del terreno por medio de valores de elevación continuos en todas las intersecciones de una cuadrícula definida, en alusión a una referencia común.

Modelo de referencia para interconexión de sistemas abiertos: Modelo que proporciona un enfoque normalizado al diseño de la red a base de módulo por los que se subdividen los conjuntos complejos de funciones en siete capas manejables, independientes y funcionales, convencionalmente se representan habitualmente las capas en pilas verticales.

Múltiplex de distribución en el tiempo (TDM): Estrategia de compartición de canal por la que se establece una secuencia en tiempo, en mismo canal, de paquetes de información provenientes de la misma fuente pero hacia destinos distintos.

Navegación de área (RNAV): Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada dentro de la cobertura de la ayudas para la navegación referida a la estación o dentro de los límites de las posibilidades de las ayudas autónomas o de una combinación de ambas.

NDB: Radiofaro no direccional.

Newton(N): Es la fuerza aplicada a un cuerpo que posee una masa de un kilogramo le imparte una aceleración de un metro por segundo al cuadrado.

Nivel deseado de seguridad: Expresión genérica que representa el nivel de riesgo que se considera aceptable en circunstancias particulares.

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

Operador del aeródromo: Entidad, persona natural o jurídica, autorizada para operar un aeródromo.

Operación de Categoría I (CAT I): Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión no inferior a 60 m (200 ft) y con una visibilidad no inferior a 800 m, o un alcance visual en la pista no inferior a 550 m.

Operación de Categoría II (CAT II): Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión inferior 60 m (200 ft), pero no inferior a 30 m (100 ft), y un alcance visual en la pista no inferior a 350m.

Operación de Categoría IIIA (CAT IIIA): Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos: hasta una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft), o sin limitación de altura de decisión; y con un alcance visual en la pista no inferior a 200.

Operación de Categoría IIIB (CAT IIIB): Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos: a) hasta una altura de decisión inferior a 15 m (50 ft), o sin limitación de altura de decisión; y con un alcance visual en la pista inferior a 200 m pero no inferior a 50 m.

Operación de Categoría IIIC (CAT IIIC): Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos sin altura de decisión ni limitaciones en cuanto al alcance visual en la pista. Cuando los valores de altura de decisión (DH) y de alcance visual en la pista (RVR) corresponden a categorías de operación diferentes, las operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos han de efectuarse de acuerdo con los requisitos de la categoría más exigente, por ejemplo: Una operación con una DH correspondiente a la CAT.IIIA, pero con un RVR de la CAT.IIIB, se considerará operación de la CAT.IIIB, y una operación con una DH correspondiente a la CAT.II, pero con un RVR de la CAT.I, se considerará operación de la CAT.II.

Operación de la aeronave agrícola: (Uno) El rociado de cualquier veneno convencional; (Dos) El rociado de cualquiera otra sustancia destinada a la nutrición de plantas, tratamiento del suelo, la propagación de la vida de las plantas, o el control de las plagas; y (Tres) Dedicarse a actividades de rociado relacionadas directamente a la agricultura, la horticultura, o a la preservación de bosques, pero no incluye el rociado de insectos vivos

PBE: Equipo para la Protección Respiratoria.

Personal Técnico Aeronáutico: Es el personal que desarrolla actividades relacionadas directamente con la actividad aeronáutica y que requieren de una licencia para desarrollar sus actividades y de un certificado médico de buena aptitud psicofísica que respalde la licencia que posee o solicita.

Producto. Aeronáutico Clase I: Es una aeronave completa, un motor o una hélice de aeronave, la cual posee un Certificado Tipo y la correspondiente hoja de datos del mismo.

Producto Aeronáutico Clase II: Es un componente mayor Clase I, por ejemplo: Alas, fuselaje, planos de empenaje, tren de aterrizaje, transmisiones, superficies de control, entre otros, cuya falla afectaría la seguridad del producto Clase I. También cualquier parte, componente o material aprobado y fabricado bajo una Orden Técnica Estándar (OTE / TSO).

Producto Aeronáutico Clase III: Es cualquier parte, componente o material que no clasifica como producto Clase I o Clase II, incluyendo partes estandarizadas, designadas como AN, NAS, SAE o MS.

Producto AIS: Información aeronáutica que se proporciona como elementos del conjunto de información aeronáutica integrada (salvo NOTAM y PIB), incluyendo catas aeronáuticas, o como medios electrónicos apropiados.

Punto de decisión para el aterrizaje (LDP): Puntos que se utilizan para determinar la performance de aterrizaje y a partir del cual, al ocurrir una falla de motor en dicho punto se puede continuar el aterrizaje en condiciones de seguridad o bien iniciar un aterrizaje interrumpido. El LDP se aplica a los helicópteros de clase performance uno.

Potencia media (de un transmisor radioeléctrico): La media de la potencia suministrada a la línea de alimentación de la antena por un transmisor en condiciones normales de funcionamiento, evaluada durante un intervalo de tiempo suficientemente largo comparado con el período correspondiente a la frecuencia más baja que existe realmente como componente de modulación. Normalmente se tomará un tiempo uno/diez de segundo durante el cual la potencia media alcance el valor más elevado.

Procedimientos de la organización: Indican los procedimientos aplicados por la organización de mantenimiento aprobada de acuerdo con el manual de la organización de mantenimiento, dentro del alcance de la aprobación.

Radar Secundario de Vigilancia (SSR): Sistema radar de vigilancia que usa transmisores / Receptores (Interrogadores) y Transpondedores.

Radiobaliza de abanico: Tipo de radiofaro que emite un haz vertical en forma de abanico.

Radiobaliza Z: Tipo de radiofaro que emite un haz vertical en forma de cono.

Recorrido de despegue disponible (TORA): La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.

Red de Telecomunicaciones Aeronáuticas (ATN): Arquitectura entre redes que permite el interfuncionamiento de las subredes de datos de tierra, aire/tierra y aniónica, mediante la adopción de protocolos con equipo común de interfaz, basados en el modelo de referencias para la Interconexión de Sistemas Abiertos (OSI) de la Organización Internacional de Normalización (ISO).

Red de telecomunicaciones de Fija Aeronáutica (AFTN): Sistema completo y mundial de circuitos fijos aeronáuticos dispuesto como parte del servicio fijo aeronáutico para el intercambio de mensajes y/o de datos numéricos entre estaciones fijas aeronáuticas que posea características de comunicaciones idénticas o compatibles.

Ruta ATS: Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente del tránsito según sea necesario para proporcionar Servicios de Tránsito Aéreo.

Simulación de Línea Operacional: La simulación conducida usando escenarios de vuelo operacionalmente orientados para que representen, con precisión la interacción entre los miembros de tripulación de vuelo y entre los miembros de tripulación de vuelo y de las oficinas de despacho, de los otros miembros de tripulación, el control de tráfico aéreo y de las operaciones de tierra. Las simulaciones de la línea operacional simulada, son conducidas con propósitos de entrenamiento y evaluación e incluyen eventos aleatorios, anormales y de emergencia. La simulación de la línea operacional incluye específicamente el entrenamiento de vuelo operacionalmente orientado, el entrenamiento operacional de propósito especial y la evaluación de la línea operacional.

Sustancias Psicoactivas: Se entenderá por sustancias psicoactivas a aquellas sustancias y medicamentos tales como alcohol, opiáceos, canabinoides, sedantes é hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles con exclusión del tabaco y la cafeína.

TDM: Multiplex de Distribución en el Tiempo.

Tiempo de respuesta: Para efectos de SEI, es el período comprendido entre la llamada inicial (alarma) y la aplicación de espuma por los primeros vehículos que intervengan, a un ritmo de por lo menos el cincuenta por ciento del régimen de descarga.

Tipo de RNP: Valor de retención expresado por la distancia de desviación de millas náuticas con respecto a su posición prevista, que las aeronaves no excederán durante el noventa y cinco por ciento del vuelo como mínimo.

Umbral (THR): Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

VDL: Enlace digital en VHF.

VOLMET: Servicio de Radio Difusión Aeronáutica de informes meteorológicos con fines operacionales.

Vuelo IFR: Vuelo efectuado de acuerdo con las Reglas de Vuelo por Instrumento.

Vuelo VFR: Vuelo efectuado de acuerdo a las Reglas de Vuelo Visual.

VFR Especial: Vuelo VFR al que el control de tránsito aéreo ha concedido autorización de acuerdo a los requisitos establecidos por la AAC y solo para ingresar o salir zonas de control y que vayan a aterrizar o despegar de aeródromos situados dentro de las mismas condiciones meteorológicas inferiores a las VMC.

SECCIÓN II (1)

PROCEDIMIENTO PARA DETERMINAR LAS TARIFAS (1)

Opinión vinculante (1)

Art. 2-A.- La Superintendencia de Competencia será competente para conocer de las consultas planteadas por la AAC, en virtud del artículo 22 de la Ley. (1)

Las opiniones dictadas por la Superintendencia tendrán carácter vinculante, en las condiciones y dentro de los límites establecidos por la Ley y de acuerdo a sus facultades legales, evaluará la existencia de graves distorsiones que afecten las condiciones de competencia del mercado y emitirá un dictamen al respecto. (1)

CAPÍTULO II DE LAS AERONAVES

Aeronaves civiles.

Art. 3.- Se consideran aeronaves civiles todas aquellas destinadas al transporte de pasajeros, carga, correo, uso privado, sean nacionales o internacionales, las que podrán volar o aterrizar en el territorio de otro Estado, bajo acuerdo especial y de conformidad a condiciones de autorización.

Las disposiciones contenidas en este Reglamento no le serán aplicables a las aeronaves utilizadas en los servicios militares, aduanales o de policía.

Identificación de las partes.

Art. 4.- Todas las aeronaves, incluyendo sus motores, tienen que estar debidamente identificadas con una placa a prueba de fuego, desde que sean fabricadas.

La placa de la aeronave debe contener:

- a) Nombre del fabricante;
- b) Modelo;
- c) Número de serie de fabricación,
- d) Número de Certificado Tipo, cuando fuere aplicable y
- e) Número de Certificado de Producción, cuando fuere aplicable.

Por otro lado, la placa de los motores deberá contener:

- a) La potencia;

- b) Modelo;
- c) Número de serie;
- d) Cualquier otra información que la AAC del país fabricación considere importante.

La placa de la aeronave estará fijada al exterior del fuselaje. En el caso de la placa de los motores, esta será fijada en una parte que pueda ser accesible.

Para las hélices, palas de hélices y núcleos serán identificados también desde su fabricación con una placa grabada o cualquier otro método a prueba de fuego.

Cualquier persona que con pleno conocimiento y sin autorización de la AAC remueva o retenga partes de una aeronave civil que sufra un accidente o incidente, o contra alguna propiedad que se encontraba a bordo de la aeronave durante el mismo, estará sujeta a las sanciones correspondientes contenidas en la Ley Orgánica de Aviación Civil y en el Código Penal.

Identificación de componentes críticos.

Art. 5.- Para los componentes de las aeronaves a los que el fabricante les establece un plazo en el que debe ser reemplazado, un intervalo de inspección o un procedimiento de cualquier otro tipo que sea necesario para el mantenimiento y buen funcionamiento, que esté especificado por las limitaciones de aeronavegabilidad del manual de mantenimiento del fabricante o en las instrucciones de aeronavegabilidad continuada, tendrá que ser identificado de manera permanente y legible con un número de parte, número de serie y con la placa de identificación, extendida por el fabricante.

Reemplazo y modificación de partes.

Art. 6.- Toda parte que se remueva o sea reemplazada será marcada en forma legible, permanente y cumpliendo con los requisitos siguientes:

- a) Para identificar las partes originales según el estándar de manufactura, se indicarán los códigos de fabricación que se utilicen en el país donde fueron fabricadas;
- b) Nombre, marca registrada y símbolo del poseedor de la autorización para la fabricación de partes;
- c) Número de partes y número de serie; y,
- d) Nombre y designación del modelo de cada producto con Certificado Tipo.

En los casos que se quiera identificar las partes originales según su estándar de manufactura, será necesario que se indiquen los códigos de fabricación, tomando en cuenta que si la AAC considera que una pieza es demasiado pequeña o que no puede ser marcada, se le adjuntará una tarjeta a la parte o al contenedor de la misma que tendrá la información que no pudo ser marcada sobre la pieza.

Para los casos en los que la inscripción que debe contener la tarjeta sea demasiado extensa y no se pueda insertar en ella, se hará una referencia a un manual o catálogo de partes, específico y de acceso fácilmente disponible que deberá contener la información requerida que no se pudo insertar.

Marcas de nacionalidad y matrícula.

Art. 7.- En El Salvador no se podrán operar aeronaves que no exhiban las marcas de nacionalidad y matrícula. A menos que la AAC lo haya autorizado, ninguna persona podrá colocar sobre una aeronave dibujos, lecturas, marcas o símbolos que modifiquen o confundan las marcas de nacionalidad y matrícula.

Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves deberán:

- a) Estar pintadas o adheridas por algún otro medio, de forma tal que garantice un grado de permanencia similar;

- b) Contrastar con el color de fondo; y
- c) Ser legibles.

Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles podrán aplicarse con material que facilite la remoción, solamente dentro de las situaciones siguientes:

- a) Cuando haya intención de entrega inmediata a un comprador extranjero;
- b) Cualquier otra situación será especificada en la Regulación respectiva.

De la composición de las marcas de nacionalidad y matrícula.

Art. 8.- En aeronaves civiles salvadoreñas, la nacionalidad y la matrícula serán identificadas por grupos de caracteres; el primer compuesto identificará la nacionalidad por las letras "YS"; el segundo compuesto será identificado por una combinación de números y/o letras separados por un guion del compuesto anterior, y no podrán ser menor de 3 ni mayor a 6 caracteres. Bajo ninguna circunstancia se asignará una misma matrícula a varias aeronaves. (2)

En las matrículas los números serán de tipo árabe; cada carácter incluyendo el guion será de líneas sólidas (llenas), sin adornos, sin ningún tipo de ornamentación, de un solo trazo y de conformación rectangular en un solo ángulo recto de noventa grados o con una inclinación que no podrá ser inferior a ochenta grados. (2)

De las marcas en aeronaves de ala fija.

Art. 9.- Para las aeronaves de ala fija se pintarán las marcas de la nacionalidad y matrícula en ambos lados del fuselaje y en la superficie inferior del ala izquierda; tomando en cuenta lo siguiente:

- a) En el Fuselaje: Se colocarán en ambos lados centralizados con el eje longitudinal del fuselaje en forma horizontal entre el borde de la salida del ala y el borde de ataque del estabilizador horizontal; si hay motores instalados en esa área o cualquier otra estructura, las marcas se colocarán sobre las capotas de los motores o sobre el plano fijo vertical, eligiendo la zona que tenga las mejores condiciones para la disposición de las marcas, y
- b) En las Alas: Ostentará, una sola vez, las marcas en el intradós del ala. Se colocarán en la mitad izquierda del intradós del ala, a no ser que se extienda sobre la totalidad de dicho intradós. Siempre que sea posible las marcas serán colocadas a igual distancia de los bordes de salida y ataque de ala; la parte superior de las letras se orientará hacia el borde de ataque del ala.

De las marcas en aeronaves que no poseen ala fija.

Art. 10.- Los propietarios y operadores de helicópteros deben ubicar las marcas horizontalmente en ambos lados de la superficie de la cabina, del fuselaje, del eje al rotar de cola o del plano fijo vertical.

En el caso de los dirigibles, se colocarán las marcas en la superficie superior del estabilizador derecho y sobre la superficie inferior del estabilizador horizontal izquierdo, la parte superior de las letras debe orientarse hacia el borde de ataque de cada estabilizador y en las mitades inferiores del estabilizador vertical.

Para los globos esféricos, las marcas de identificación de nacionalidad y matrícula se colocarán en dos lugares diametralmente opuestos y próximos a la circunferencia horizontal mayor del globo.

Para los globos no esféricos, las marcas de identificación de nacionalidad y matrícula deberán aparecer en cada lado, y deberán colocarse cerca de la máxima sección transversal del globo, por encima de la banda de cordaje o de los puntos de conexión de los cables de suspensión de la barquilla y lo mas cerca posible de los mismos.

Para globos libres no tripulados las marcas de identificación y matrícula aparecerán en la placa de identificación.

Y en el caso de los aerostatos no esféricos, las marcas de identificación se colocarán próximas a la máxima sección transversal, ligeramente por encima de las cuerdas de ajuste, en los puntos que sostienen la canasta o de los cables que suspenden la cabina.

Remoción de las marcas de nacionalidad y matrícula por venta de la aeronave.

Art. 11.- Si una aeronave matriculada en el Registro de Aviación Civil Salvadoreño es vendida a un comprador, y esta será matriculada en otro país, el poseedor del certificado de matrícula deberá obtener la cancelación de la matrícula salvadoreña realizando el procedimiento establecido por la AAC, y deberá remover las marcas de nacionalidad y matrícula salvadoreña de la aeronave.

Determinación de la nacionalidad.

Art. 12.- Las aeronaves adquieren la nacionalidad del Estado en el que se matriculen. Ninguna aeronave podrá estar validamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá modificarse de un Estado a otro, siguiendo las disposiciones establecidas por las Autoridades competentes en cada país.

Así mismo, ninguna aeronave podrá ser matriculada en El Salvador sin previa cancelación de la matrícula anterior.

De la nacionalidad salvadoreña de las aeronaves.

Art. 13.- La inscripción de una aeronave y su matrícula en El Salvador le confieren la nacionalidad salvadoreña. Ninguna aeronave civil matriculada en El Salvador podrá ser matriculada en otro país, a menos que sea cancelada la matrícula anterior.

Del Certificado de Matrícula.

Art. 14.- Todo Certificado de Matrícula para ser válido debe contener los requisitos siguientes:

- a) Marca de nacionalidad y matrícula;
- b) Número de serie de la aeronave;
- c) Fabricante y designación de la aeronave (modelo);
- d) Datos del propietario y domicilio;
- e) Certificación de la inscripción de la aeronave como se especifica en la Regulación correspondiente.
- f) Fecha de expedición; y,
- g) La autorización, aprobación, nombre y firma del Director Ejecutivo;

El Certificado de Matrícula deberá de estar escrito en idioma castellano e inglés.

El Certificado será emitido solamente para propósitos de registro de la aeronave y no representa un título de propiedad.

El Certificado de Matrícula deberá ser inscrito en el Registro de Aviación Civil Salvadoreño.

CAPÍTULO III

DEL REGISTRO DE AVIACIÓN CIVIL SALVADOREÑO

SECCIÓN PRIMERA

Registro de aeronaves

Art. 15.- El Registro de Aviación Civil Salvadoreño es la Unidad Orgánica de la Autoridad de Aviación Civil, encargada de inscribir los títulos en los que se adquiera, transmita, modifique y extinga la propiedad de las aeronaves y los motores, inclusive los que se encuentran en construcción.

Art. 16.- El Registro de Aviación Civil Salvadoreño, en adelante RAS, tendrá su asiento ciudad de Ilopango y tendrá jurisdicción en todo el territorio nacional.

Art. 17.- El Registro de Aviación Civil Salvadoreño, para su funcionamiento constará de las siguientes secciones administrativas: Registro de Aeronaves; Registro Administrativo; y Registro de Aeródromos y Helipuertos Civiles; unidades que dependerán directamente del funcionario responsable del RAS, quien orgánicamente dependerá del Director Ejecutivo de la AAC.

Art. 18.- En el Registro de Aeronaves se inscribirán:

- a) Los documentos públicos que acrediten la propiedad de una aeronave y los que la transfieran, modifiquen o extingan;
- b) Gravámenes que se decreten o pesen sobre las aeronaves;
- c) Los contratos de arrendamiento y fletamento e intercambio de aeronaves que consten en instrumento público;
- d) La inutilización o pérdida de las aeronaves o los cambios sustanciales que se hagan en ellas; y,
- e) Las pólizas de seguros constituidas sobre las aeronaves.

Art. 19.- En el Registro Administrativo se inscribirán:

- a) Los Certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad para las aeronaves nacionales;
- b) Las Licencias del Personal Técnico Aeronáutico y las habilitaciones otorgadas a dicho personal; así como las convalidaciones o reconocimientos de licencias y habilitaciones expedidas por otro Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, o que tenga algún Tratado o Acuerdo con El Salvador;
- c) Los Certificados de Operador Aéreo, Certificados Operativos, Certificados de Operador de Aeropuertos y/o Helipuertos, Certificados de Organizaciones de Instrucción Aeronáutica y Fabricas de Aeronaves, Certificados de Organización de Mantenimiento aprobada, Permisos de Operación, y sus cancelaciones o modificaciones; y,
- d) Los demás documentos de trascendencia administrativa cuya inscripción exija la Ley Orgánica de Aviación Civil o éste Reglamento.

Art. 20.- En el Registro de Aeródromos Civiles se inscribirán:

- a) Los documentos públicos que contengan los actos o hechos jurídicos, que acrediten la propiedad de los aeródromos civiles en general, así como los documentos relativos a su transferencia, modificaciones y extinciones (adquisición, transmisión, cesión, modificación, gravamen o exhibición de la propiedad y demás derechos reales de los aeródromos);
- b) Gravámenes que pesen sobre los aeródromos civiles en general;

- c) Los contratos de arrendamiento o concesión de la infraestructura y servicios de aeródromos civiles y helipuertos civiles en general; así como los actos y Resoluciones legales que los modifiquen;
- d) Las pólizas de seguro constituidas sobre los aeródromos y helipuertos en general; y,
- e) En general cualquier acto o hecho jurídico que pueda modificar la propiedad o tenencia de los aeródromos, así como de las anotaciones preventivas de todo tipo de gravamen.

Art. 21.- El Registro de Aviación Civil Salvadoreño será público, pero los libros del Registro no se sacarán por ningún motivo de las oficinas del mismo; todas las diligencias administrativas o consultas que quieran hacer las autoridades o particulares en ellos y que exijan la presentación de dichos libros, se ejecutarán precisamente en la misma oficina y bajo la inmediata vigilancia y responsabilidad del Jefe del Registro.

SECCIÓN SEGUNDA

Del Registro de Aeronaves

Art. 22.- El Registro de Aeronaves, llevará los siguientes libros:

- a) Libro de matrículas para aeronaves de transporte público;
- b) Libro de matrículas para aeronaves destinadas a trabajos agrícolas;
- c) Libro de matrículas para aeronaves de servicio privado;
- d) Libro de transferencia, contratos y gravámenes sobre aeronaves y sus accesorios; y,
- e) Libro de contratos de seguros sobre aeronaves.

Art. 23.- En los libros correspondientes a los literales a), b) y c) del Artículo precedente, deberán constar pormenorizadamente las características de la aeronave, su propietario y clase de servicio a que se le destine la aeronave, haciendo las anotaciones marginales que este Reglamento ordena, en el espacio destinado al efecto.

Estas anotaciones marginales se referirán a las marcas de nacionalidad y matrícula, Certificado de Aeronavegabilidad, cambios de propietario, pólizas de seguros, gravámenes, contratos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves.

Art. 24.- En el libro a que se refiere el literal d) del Art. 22, se registrarán los documentos públicos que acrediten la propiedad de una aeronave y los que la transfieran, modifiquen o extingan; asimismo, se anotarán los documentos públicos que acrediten los gravámenes que pesen sobre las aeronaves o se decreten contra ellas, así como los contratos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves que consten en escritura pública.

La inscripción será una copia literal, obtenida por cualquier medio fotomecánico, del contrato o del texto del acto jurídico respectivo y al final se hará constar su conformidad con los documentos a que se refiere.

Art. 25.- El libro a que se refiere el literal e) del Art. 22, se conformará con las pólizas de seguro constituidas sobre las aeronaves. La inscripción será una relación sucinta que contenga los datos esenciales del contrato de seguros o fotocopia autenticada obtenida, por cualquier medio fotomecánico del mismo.

SECCIÓN TERCERA

Del Registro de Aeródromos y Helipuertos Civiles

Art. 26.- La Unidad Administrativa del Registro de Aeródromos Civiles, tendrá a su cargo los siguientes libros:

- a) Libro de Aeropuertos y Helipuertos;
- b) Libro de Concesiones y Permisos;
- c) Libro de Resoluciones de la AAC, o de otra Autoridad competente, relacionada con los aeropuertos y aeródromos civiles;
- d) Libro de Ayudas a la Navegación Aérea; y,
- e) Libro de pólizas de Seguros.

ÓRGANO

SECCIÓN CUARTA

Del Registro Administrativo

Art. 27.- El Registro Administrativo tendrá a su cargo los siguientes libros:

- a) Libro de inscripción de Certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad;
- b) Libro de inscripción de las licencias, convalidaciones o reconocimientos de las mismas, del Personal Técnico Aeronáutico; y,
- c) Libro de inscripción de Certificados de Operador Aéreo, Certificados de Operador de Aeropuertos y/o Helipuertos, Certificados de Escuelas Aeronáuticas y Fábricas de Aeronaves, Certificados de Taller de Mantenimiento, Permisos de Operación, así como, sus modificaciones o cancelaciones.

Art. 28.- El Libro correspondiente al literal a) del artículo precedente, se conformará con una reproducción íntegra de los Certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad expedidos por la AAC para las aeronaves nacionales, sus renovaciones, suspensiones y cancelaciones.

Art. 29.- El libro correspondiente al literal b) del Art. 27, se conformará con una reproducción íntegra de las licencias expedidas por la AAC al Personal Técnico Aeronáutico, con las habilitaciones otorgadas a dicho personal y las convalidaciones o reconocimientos, renovaciones, suspensiones y cancelaciones de licencias, autorizadas por la AAC.

Este libro constatará de dos series: "A" y "B". En la Serie "A" se conformará con las licencias y convalidaciones o reconocimientos para el Personal Técnico Aeronáutico de tierra y en la serie "B" con las licencias y convalidaciones o reconocimientos para el personal de vuelo.

Art. 30.- El libro correspondiente al literal c) del Art. 27, se conformará con la reproducción íntegra de los Certificados de Operador Aéreo expedidos por la AAC a las empresas de transporte aéreo; las autorizaciones para ejercer el servicio de transporté aéreo no regular; los permisos o autorizaciones para ejercer servicios aéreos privados; los permisos para ejercer actividades de aviación agrícolas; los permisos especiales para vuelos comerciales y los permisos de tránsito aéreo. Asimismo, se inscribirán en dicho libro todas las modificaciones, suspensiones o cancelaciones de los Certificados de Operador Aéreo y de los permisos antes enumerados.

SECCIÓN QUINTA

De los Libros del Registro

Art. 31.- Los libros del Registro serán empastados, de un tamaño uniforme, foliado y sellado cada una de sus fojas con el sello del Registro de Aviación Civil Salvadoreño. En la primera se hará constar, por razón rubricada por el Registrador Jefe, el objeto del libro y el número de fojas de que se compone.

Art. 32.- Cada libro tendrá en la portada la Sección, la Serie a que corresponde y el número del Tomo.

Art. 33.- Todas las fojas de los libros que se lleven en el Registro tendrán a la izquierda un margen en blanco, igual a la cuarta parte del ancho de una foja. Este espacio en blanco se destinará para las anotaciones marginales que se harán en forma sucinta.

Art. 34.- Todas las cantidades y números que se mencionen en las inscripciones se expresarán en letras, aunque sean citas las que se hagan. Esta disposición no comprende la numeración de orden de los asientos de cada clase.

Art. 35.- Cada inscripción tendrá al principio el número que le corresponde en el libro respectivo.

Art. 36.- Siempre que se haga una inscripción que de cualquier manera afecte a otra anterior, se pondrá al margen de ésta una nota en la que se exprese brevemente la modificación o cancelación del derecho o documento inscrito, indicando el tomo, número y folio del nuevo asiento.

Art. 37.- El Jefe del Registro autorizará con firma entera las inscripciones y con media firma las notas marginales.

Art. 38.- Las enmiendas, entrerrenglonaduras y cualesquiera otros errores materiales que se cometan en los libros del Registro, deberán salvarse íntegramente antes de la firma del Jefe del Registro, prohibiéndose en absoluto hacer raspaduras.

Art. 39.- Los documentos públicos y los instrumentos privados reconocidos suscritos en un país extranjero que puedan inscribirse en el Registro de Aviación Civil Salvadoreño conforme a las disposiciones de la Ley Orgánica de Aviación Civil, sólo podrán inscribirse en dicho Registro si concurren las circunstancias previstas en el Art. 261 del Código de Procedimientos Civiles.

Art. 40.- El interesado presentará el título o documento que va a ser registrado, juntamente con una solicitud escrita, y el Jefe del Registro ordenará se haga el registro si encuentra que el título o documento presentado es de los que deban inscribirse de acuerdo con la Ley Orgánica de Aviación Civil, este Reglamento y demás disposiciones legales aplicables. En caso contrario, devolverá el título o documento sin registrar, expresando la razón de dicha medida, quedando a salvo el derecho al interesado para recurrir.

Art. 41.- El Jefe del Registro rehusará asimismo la inscripción, cuando no aparezca comprobada la capacidad de los otorgantes, o la representación del que celebre el contrato o ejecute el acto a nombre de otro.

Art. 42.- En los casos a que se refieren los Artículos 39 y 40, el Jefe del Registro está obligado a hacer una inscripción preventiva hasta por 30 días, a fin de que si la autoridad judicial competente ordena que se registre el título o documento rechazado, la inscripción definitiva surte sus efectos desde que por primera vez se presentó el título o documento.

Si el Juez aprueba la calificación hecha por el Jefe del Registro, se cancelará la inscripción preventiva.

Transcurridos dos años sin que se comunique al Registro de Aviación Civil Salvadoreño, la calificación que del título o documento rechazado haya hecho el Juez, se cancelará la inscripción preventiva.

Art. 43.- El Jefe del Registro no juzgará de la legalidad de la orden judicial, o administrativa que decreta una inscripción en el Registro de Aviación Civil Salvadoreño, pero a su juicio concurre alguna circunstancia, posterior a la sentencia, que legalmente no deba extenderse la inscripción, lo hará saber así a la Autoridad respectiva. Si a pesar de ello ésta insistiere en el Registro, se hará el mismo insertándose en la inscripción el oficio que contuviere la orden correspondiente, archivándose el original.

SECCIÓN SEXTA

De la Rectificación, Cancelación y Extinción de las Inscripciones

Art. 44.- La rectificación de las inscripciones procederá a petición de parte interesada y siempre que tenga como causa error material o de concepto.

Art. 45.- Se entenderá que se comete error material cuando se cambien unas palabras por otras, se omita la expresión de alguna circunstancia no esencial del instrumento o acto que se registra, se equivoquen los nombres propios, apellidos o las cantidades al copiadas del título o instrumento, o por otro error de transcripción sin cambiar por eso el sentido general de la inscripción, ni el de ninguno de sus conceptos.

Art. 46.- Se entenderá que se comete error de concepto, cuando al expresar en la inscripción alguno de los conceptos contenidos en el título o documento, se altere o varíe sustancialmente su sentido; ya sea porque al registrarse se hubiere formado un juicio equivocado del contenido o por una errónea clasificación del contrato o documento de que se trate, o por cualquier otra circunstancia semejante.

Art. 47.- Los errores de concepto en inscripciones, anotaciones o cancelaciones, o en otros asientos referentes a ellas, no se rectificarán sin que la petición de todos los interesados conste por escrito, debiendo acompañar a la solicitud los documentos pertinentes. El Jefe del RAS calificará la procedencia de la petición, o rectificará el asiento en virtud de mandato judicial que así lo ordene.

Los mismos errores cometidos en asientos de presentación y notas, cuando la respectiva inscripción principal baste para darlos a conocer, podrá rectificarlos el Registrador con acuerdo del Jefe del RAS.

Art. 48.- El Jefe del Registro o cualquiera de los interesados en una inscripción, podrán oponerse a la rectificación que otro solicite, por causa de error de concepto que se suponga equivocado con el concepto correspondiente del título o documento a que la inscripción se refiera. La controversia que se suscite por este motivo se resolverá judicialmente.

Art. 49.- Los errores materiales que se cometan en la redacción de los asientos no podrán salvarse con enmiendas, tachas, ni raspaduras ni por otro medio, si no por un asiento nuevo en el cual se exprese y rectifique claramente el error cometido en el anterior.

Art. 50.- Los errores de concepto se rectificarán por medio de una nueva inscripción, la cual se hará mediante la presentación del mismo documento o título ya inscrito, si el RAS reconociere su error o el Juez competente lo declarare; y en virtud de un título nuevo, si el error hiere producido por la redacción vaga, ambigua o inexacta del documento o título primitivo y las partes convinieron en ello, o lo declarara así una sentencia judicial.

Art. 51.- Los asientos de rectificación no surtirán efecto retroactivo sino únicamente desde la fecha en que se hiciera constar la rectificación.

Art. 52.- Hecha la rectificación de una inscripción o cancelación, se rectificarán también los demás asientos relativos a ella que se hallen en los libros.

Art. 53.- La inscripción del Certificado de Matrícula de una aeronave podrá cancelarse en los términos del Art. 37 de la Ley Orgánica de Aviación Civil.

Art. 54.- Para los efectos del Art. 53 de este Reglamento se observarán las reglas siguientes:

- a) Si la cancelación se solicita por el propietario de una aeronave o por el titular del Certificado de Matrícula, el Jefe del Registro se cerciorará de la identidad del peticionario. Si la cancelación se solicita por medio de un representante legal, se cuidará de que la personalidad del representante este legalmente constituida;
- b) Si la cancelación de una inscripción se debe a orden de Autoridad competente, el Jefe del Registro, se cerciorará de la autenticidad de la orden, observándose en su caso lo previsto en el Art. 43 de éste Reglamento;
- c) En el caso de cancelación por destrucción o pérdida de una aeronave, se anotará la Resolución que sobre el particular envió el Departamento de Estándares de Vuelo;
- d) En caso de cancelación de registro de una aeronave que no satisfaga las condiciones de aeronavegabilidad reglamentarias, previa solicitud del Jefe del Departamento de Estándares de Vuelo, cancelándose al mismo tiempo las anotaciones marginales referentes al Certificado de Aeronavegabilidad; y
- e) En el caso de cancelación de la matrícula de una aeronave por vencimiento del plazo, cuando esté sujeta a término de vigencia y en el caso de abandono de la aeronave, solo se hará la cancelación de la inscripción relativa mediante acuerdo del Director Ejecutivo que así lo declare.

Art. 55.- En todos los casos de cancelación de inscripción, la cancelación se hará mediante un nuevo asiento que exprese claramente la inscripción que se cancela, los motivos de la cancelación, fecha de la orden judicial o acuerdo del Director Ejecutivo.

Art. 56.- Cuando se trate de la cancelación de la inscripción de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen, no podrá hacerse la anotación a que se refiere el artículo 54 de este Reglamento, sin el previo consentimiento del acreedor dado por escrito y una vez cerciorado el Jefe del Registro de la identidad del peticionario.

Art. 57.- La cancelación de la inscripción de embargo de una aeronave, solo se hará por mandato escrito de la misma Autoridad que lo hubiere ordenado o que legalmente la sustituya en el conocimiento del negocio, archivándose la orden. La cancelación también podrá hacerse por el consentimiento del acreedor, hecho constar en instrumento público.

SECCIÓN SÉPTIMA

De las Certificaciones

Art. 58.- Toda persona que tenga interés legítimo para conocer de alguna inscripción que conste en los libros del Registro de Aviación Civil Salvadoreño, podrá dirigirse al Jefe del Registro, solicitando certificaciones de las anotaciones y documentos registrados, que le sean necesarias o en su defecto de la certificación que no existe en el libro respectivo ninguna anotación referente a la información solicitada.

Art. 59.- En las certificaciones de anotaciones existentes en los libros del Registro y en las que se expidan para hacer constar la no existencia de inscripciones determinadas, se hará mención de las canceladas, si los interesados lo solicitan.

Art. 60.- En las certificaciones que se expidan sobre inscripciones referentes a aeronaves, se hará la anotación relativa a los gravámenes que pesen sobre ellas.

Art. 61.- La certificación será firmada por el Jefe del RAS y por el Registrador Jefe.

SECCIÓN OCTAVA

Del Personal del Registro, sus Deberes y Atribuciones

Art. 62.- El Jefe del Registro será nombrado por el Director Ejecutivo de la Autoridad de Aviación Civil, y será responsable de los aspectos jurídicos y administrativos de la oficina a su cargo; deberá velar por que todos los funcionarios y empleados del Registro cumplan con sus funciones y ocupaciones. A su cargo estará la planificación, organización, dirección supervisión y control del funcionamiento del Registro de Aviación Civil Salvadoreño, en los aspectos administrativos y registrales.

Art. 63.- Habrá un Registrador Jefe, quien será nombrado por el Director Ejecutivo el cual deberá ser abogado de la República, de moralidad y competencia notoria y ciudadano en el ejercicio sus derechos.

Además de las facultades y obligaciones que tiene el Registrador Jefe por la naturaleza de sus funciones, le corresponde:

- a) Vigilar el exacto cumplimiento de lo prescrito en la Ley Orgánica de Aviación Civil en materia de registro, en este Reglamento y demás disposiciones legales aplicables;
- b) Asesorar al Jefe del Registro de Aviación Civil Salvadoreño en las dudas que puedan ocurrir acerca del registro de cualquier título o documento;
- c) Autorizar con su firma todas las certificaciones que se expidan de datos o de inscripciones que obren en los libros del Registro después que hayan sido firmados y verificados por el Jefe del Registro;

- d) Autorizar con su firma todas las anotaciones que hayan sido puestas al calce en los documentos registrados después de que hayan sido firmadas por el Jefe del Registro; y,
- e) Autorizar con su firma las actuaciones registrales relacionadas con la inscripción o denegatoria de inscripción de documentos sometidos al Registro.

Art. 64.- Los Auxiliares serán nombrados por el Director Ejecutivo; éstos dependerán del Registrador Jefe para la inscripción de los instrumentos sometidos al RAS.

SECCIÓN NOVENA

De los Principios Registrales y sus Efectos

Art. 65.- Con el fin de garantizar el fiel cumplimiento de la función registral, el Registro de Aviación Civil Salvadoreño deberá observar en sus procedimientos el cumplimiento de los principios generales que rigen el Derecho Registral.

Art. 66.- En virtud del principio de rogación, la inscripción podrá pedirse por quien tenga interés en asegurar el derecho que se trata de inscribir, o por su representante, mandatario o encargado. Se presume que el presentante del documento tiene poder o encargo para ese efecto.

La sola presentación del instrumento o título dará por iniciado el procedimiento registral, el cual deberá ser impulsado de oficio hasta su conclusión.

Art. 67.- De conformidad con la prioridad formal, todo documento registrable que ingrese primero en el registro, deberá inscribirse con anterioridad a cualquier otro instrumento o título presentado posteriormente.

La prioridad sustantiva se regirá por las disposiciones contenidas en el Código Civil.

Art. 68.- De acuerdo con el Principio de tracto sucesivo, en el Registro se inscribirán salvo las excepciones legales, los documentos en los cuales la persona que constituya, transfiera, modifique o cancele un derecho, sea la misma que aparece como titular en la inscripción antecedente o en documento fehaciente inscrito.

De los asientos existentes en el Registro, relativos a un mismo bien, deberá resultar una perfecta secuencia y encadenamiento de las titularidades del dominio y de los demás derechos registrados, así como la correlación entre las inscripciones y sus modificaciones, cancelaciones y extinciones.

Art. 69.- Conforme al Principio de Legalidad solo se inscribirán en el registro, los títulos que reúnan los requisitos de fondo y forma establecidos por la Ley. El Registrador será responsable, mediante calificación de los documentos, del cumplimiento de este principio.

Art. 70.- En beneficio de todo titular de derechos inscritos en el Registro, la fe pública registral protege la apariencia jurídica que muestran sus asientos, contra impugnaciones basadas en la realidad jurídica extra registral.

La declaración judicial de nulidad de una inscripción, no perjudicará el derecho que con anterioridad a esa declaración haya adquirido una persona que no ha sido parte en el Contrato inscrito.

Art. 71.- La información contenida en los asientos del Registro de Aviación Civil Salvadoreño, es pública y puede ser consultada por cualquier persona; sin embargo la Autoridad de Aviación Civil, determinará la forma que la información podrá ser consultada sin riesgo de alteración, pérdida o deterioro de los expresados asientos.

SECCIÓN DÉCIMA

De la solución de las Divergencias de Criterio y de los Recursos

Art. 72.- Cuando el interesado en inscribir un título o instrumento no estuviere de acuerdo en la calificación hecha al instrumento o título por los registradores auxiliares, podrá pedir al Registrador Jefe que resuelva las divergencias de criterio.

Esta petición carecerá de formalidades pudiendo formularse oralmente.

Art. 73.- El Registrador Jefe deberá emitir su criterio por escrito dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha en que le hubiere sido entregado el documento para tal efecto.

Art. 74.- En caso que el Registrador Jefe ordenara la inscripción del documento, ésta se hará bajo su responsabilidad, debiendo firmar el auto y la razón de la inscripción.

Los actos materiales que hubieren de efectuarse, serán realizados por el Registrador Auxiliar a quien correspondió la calificación del documento.

Si el Jefe del Registro estuviere de acuerdo con el criterio de calificación del Registrador Jefe, devolverá a éste el documento para que continúe su tramitación.

Art. 75.- En toda denegatoria de inscripción el Registrador deberá citar las razones en que se funda, notificando la Resolución al interesado; si éste no se conformare con lo proveído, podrá recurrir ante el Director Ejecutivo de la Autoridad de Aviación Civil, mediante escrito que presentará ante el Jefe del Registro.

Para los efectos de este artículo, se entenderá por interesado, el titular del derecho cuya inscripción se pretende o quien lo derive de él y el notario ante cuyos oficios se otorgó el instrumento.

El Recurso deberá interponerse dentro de los quince días siguientes a la notificación de la providencia de la cual se de negó la inscripción; de no interponerse el Recurso dentro del plazo preestablecido, se considerará firme la denegatoria de inscripción.

Si la Resolución del Recurso fuera favorable al interesado, se devolverá al Registro, con un oficio en el que se transcribirá la resolución, el Registrador Jefe hará la inscripción expresando en ella que lo hace en virtud de providencia del Director Ejecutivo.

Si la Resolución confirmare la denegatoria, se devolverá al Registro con un oficio en el que se transcribirá la Resolución a efecto de que el Registrador cancele el asiento de presentación respectivo y entregue el documento al interesado.

Art. 76.- En el escrito de interposición del recurso el interesado deberá expresar las razones legales por lo que estima que la denegatoria es indebida. No se admitirán escritos que no lleven firma de abogado director, cuando el peticionario no fuere abogado.

Art. 77.- La notificación de las Resoluciones se hará en la forma que prescribe el Art. 220 del Código de Procedimientos Civiles, por un auxiliar de la respectiva oficina de Registro. En caso de hacerse por edicto,

pasadas setenta y dos horas de su fijación en el tablero del Registro, se entenderá hecha la notificación. Cuando los términos que establece la Ley finalicen en día de fiesta legal, el acto para el cual se conceden podrá realizarse en el día hábil siguiente.

SECCIÓN UNDÉCIMA

Disposiciones Generales

Art. 78.- El Registrador será responsable de los daños y perjuicios que por negligencia o malicia causare a los interesados.

Art. 79.- La inscripción no convalida los actos o contratos inscritos que sean nulos o anulables conforme a la Ley.

Art. 80.- Los registradores no podrán autorizar escrituras sujetas a inscripción en el RAS, salvo en asuntos propios.

Art. 81.- Los registradores no podrán calificar ni inscribir escrituras otorgadas ante ellos aunque sean de fecha anterior a su nombramiento. Igual prohibición existirá para aquellas escrituras en que hayan intervenido por interés propio, o como apoderados o representantes legales de otra persona, o aquellas en que haya intervenido su cónyuge o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad o afinidad, ni podrán expedir certificaciones de dichas inscripciones. En estos casos, deberán anotar la presentación en el antecedente y si en la oficina no existieren registradores auxiliares, pondrán su excusa en el libro respectivo y pasarán en instrumento o escrito con oficio al registrador suplente para que ordene lo que proceda; si los hubiese, pasarán el instrumento o escrito al Registrador Jefe para nueva distribución.

La infracción a lo dispuesto provocará invalidez de las inscripciones que hubieran efectuado.

Art. 82.- Con el fin de facilitar la inscripción, la AAC adoptará los procedimientos que agilicen la inscripción de los instrumentos.

CAPÍTULO IV

DE LOS CERTIFICADOS DE LAS AERONAVES

Documentos a bordo de las aeronaves.

Art. 83.- El operador debe asegurarse que se lleven a bordo los Certificados de Matrícula, Aeronavegabilidad, el Diario de Abordo, de seguro de responsabilidad civil, licencia de radio del avión y la licencia válida y vigente apropiada para cada miembro de la tripulación.

Para el caso de operadores aéreos comerciales deberá además de los documentos requeridos en el párrafo anterior, llevar el Certificado de Operador Aéreo, especificaciones y limitaciones de operación, si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino, si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga, así como los demás documentos que se requieran en la Regulación correspondiente.

Requisitos de certificación de las aeronaves civiles.

Art. 84.- Toda aeronave civil registrada en el RAS deberá de tener un Certificado de Aeronavegabilidad vigente previo a cualquier operación de vuelo, exceptuando a aquellas aeronaves para las cuales no es aplicable la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad de acuerdo a lo establecido en este Reglamento y las Regulaciones aplicables, las cuales podrán operar bajo un permiso de vuelo emitido por la Autoridad de Aviación Civil y en cumplimiento con las limitaciones establecidas en el mismo y en las Regulaciones aplicables.

El Certificado de Aeronavegabilidad original deberá de estar dentro de la aeronave durante la operación de vuelo.

No podrá operarse ninguna aeronave para fines de transporte aéreo comercial, si el Certificado de Aeronavegabilidad original no es expuesto en la entrada de la cabina de mando de forma legible para los pasajeros y tripulación.

Del Certificado de Aeronavegabilidad

Art. 85.- El Certificado de Aeronavegabilidad es el documento otorgado por la AAC, que certifica que una determinada aeronave se encuentra en condiciones técnicas para realizar una operación de vuelo de manera segura.

Ninguna persona podrá volar una aeronave civil sin el correspondiente Certificado de Aeronavegabilidad o en violación de los términos del mismo.

Toda aeronave que ingrese a territorio salvadoreño deberá estar matriculada, y provista de un Certificado de Aeronavegabilidad, expedidos o convalidados por la AAC del país de matrícula de la aeronave.

Todas las secciones del certificado de Aeronavegabilidad Estándar, Certificado de Aeronavegabilidad para la Exportación y Certificado de Homologación de Ruido y Emisión de Gases deberán de presentarse en idioma castellano e inglés.

Clasificación de los Certificados de Aeronaves.

Art. 86.- La clasificación de los Certificados de Aeronavegabilidad será determinada de acuerdo a las especificaciones y capacidades de la aeronave.

- a) **Certificado de Aeronavegabilidad Estándar:** Son los que se emiten para aeronaves que cumplen con un Certificado Tipo aprobado bajo normas FAA o JAA/EASA.
- b) **Certificado de Aeronavegabilidad Restringido:** Son los que se emiten para aeronaves que cumplen con un Certificado Tipo restringido aprobado bajo las normas FAA o JAA/EASA.

Dichas aeronaves no podrán utilizarse para el transporte de pasajeros y carga por compensación o paga.

Estas aeronaves no podrán operar en las siguientes áreas, salvo previo consentimiento escrito de la AAC: Sobre áreas densamente pobladas (cabeceras departamentales ó ciudades que por su características entren en esta clasificación), en áreas de congestiónamiento aéreo (aerovías) ó cerca de aeropuertos a donde se realicen operaciones de tránsito comercial de pasajeros.

- c) **Certificado de Aeronavegabilidad para la Exportación:** Son certificados emitidos para la exportación de productos aeronáuticos de Clase I, II y III, con la finalidad de ser instalados en aeronaves matriculadas en El Salvador (YS-) o en aeronaves de matrícula extranjera.
- d) **Certificado de Homologación de Ruido y Emisión de Gases:** La Autoridad de Aviación Civil aceptará un certificado o emitirá una convalidación del Certificado de homologación de ruido, para aquellas aeronaves inscritas en el Registro de Aviación Civil Salvadoreño. Cada aeronave debe llevar a bordo un certificado expedido por el estado de matrícula, del cumplimiento con la homologación en cuanto a ruido especificado en el Anexo 16 de OACI.

- e) **Permiso de Vuelo:** estos serán emitidos para aquellas aeronaves que no tienen o que no cumplen con las especificaciones de certificación aplicables, pero que son capaces de volar en forma segura bajo las condiciones definidas en el mismo de acuerdo a lo establecido en este Reglamento y en las Regulaciones correspondientes.

Estas aeronaves no podrán utilizarse para el transporte de pasajeros y carga por compensación o paga y además no podrán operar en las siguientes áreas, salvo previo consentimiento escrito de la AAC: Sobre áreas densamente pobladas (cabeceras departamentales ó ciudades que por su características entren en esta clasificación), en áreas de congestiónamiento aéreo (aerovías) ó cerca de aeropuertos a donde se realicen operaciones de transito comercial de pasajeros.

- f) **Permiso Especial de Vuelo (vuelo Ferry):** Es el permiso de vuelo especial que se emite solo para aeronaves que hayan perdido temporalmente su aeronavegabilidad, por lo que no puedan cumplir la totalidad de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, pero que está capacitada para realizar operaciones de vuelo con seguridad sin poner en riesgo la seguridad operacional, ni la seguridad aérea.

La AAC emitirá este permiso para aquellos casos en los que se requiera que la aeronave sea trasladada a una base de mantenimiento para realizarles reparaciones o alteraciones para su funcionamiento adecuado.

Solicitud de un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar

Art. 87.- Los solicitantes para la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar deberán de presentar la documentación actualizada y en original.

Los siguientes documentos son necesarios para poder optar a la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar:

1. Certificado de tipo original que ampare el número de serie que se pretende registrar.
2. La lista y documentación de respaldo de las reparaciones y modificaciones mayores que le han sido incorporadas en fábrica o por el operador, con el respectivo control de revisiones a los diferentes manuales.
3. Lista o medio de control sobre el cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad, Boletines de Servicio y documentación de respaldo, cumplidos en fábrica o por el operador.
4. Último reporte de peso y balance en vacío.
5. Historial del mantenimiento de las aeronaves, motores hélices y componentes con sus debidos respaldos (la rastreabilidad de la documentación).
6. Última revisión de la siguiente documentación.
 - I. Manual de vuelo
 - II. Manual de mantenimiento
 - III. Manual de Reparaciones Estructurales, cuando fuere aplicable
 - IV. Manual de partes
 - V. Manual de Diagramas Eléctricos, cuando fuere aplicable
 - VI. Manual de Peso y Balance, cuando fuere aplicable
 - VII. Programa de Inspección Estructural, cuando fuere aplicable
 - VIII. Programa de Mantenimiento
 - IX. Programa de Control de corrosión, cuando fuere aplicable

- X. Lista de Equipo Mínimo Maestra (MMEL), cuando fuere aplicable
 - XI. Lista de equipo Mínimo (MEL), cuando fuere aplicable
 - XII. Lista de desviaciones de configuración (C.D.L.), cuando fuere aplicable.
7. Previo a iniciar el proceso de aceptación la AAC debe haber recibido los documentos de aeronavegabilidad, tales como: Certificado Tipo, formulario requerido por la AAC para la obtención del certificado debidamente suscrito.
 8. Las leyendas, placas o rótulos de seguridad en cabina de pasajeros y exteriores para el servicio de la aeronave deben de indicarse en idioma castellano e inglés como mínimo.
 9. Cualquier otro documento que la AAC considere necesario.

Emisión de Certificado de Aeronavegabilidad Estándar.

Art. 88.- La Autoridad de Aviación Civil emitirá un Certificado de Aeronavegabilidad de Tipo Estándar, para aquella aeronave que ha pasado por un proceso de aceptación de su Certificado Tipo. El Certificado será efectivo siempre que:

1. El Certificado tipo lo mantenga vigente la Autoridad responsable por el diseño o fabricación y emite para la aeronave, sus motores o hélices, las Directivas de Aeronavegabilidad; y,
2. El fabricante provea soporte técnico para la aeronave (repuestos, partes, diseños de reparación) e información esencial para el mantenimiento de la aeronavegabilidad tal como Boletines de Servicio, revisiones al Programa de Mantenimiento y al Manual de Vuelo.

Contenido de los Certificados de Aeronavegabilidad Estándar

Art. 89.- El Certificado de Aeronavegabilidad Estándar contendrá la siguiente información conforme al Anexo 8 de OACI:

- 1) Marca de nacionalidad y matrícula
- 2) Fabricante y modelo.
- 3) Número de serie.
- 4) Categoría.
- 5) Base para el otorgamiento y Autoridad de acuerdo a lo establecido en la Regulación aplicable.
- 6) Condiciones y términos de acuerdo a lo establecido en la Regulación aplicable.
- 7) Fecha de emisión.
- 8) Certificado Tipo.
- 9) Nombre y firma por del Director Ejecutivo.
- 10) El "Numero de Forma AAC aprobada" al pie del Certificado.
- 11) Además incluirá la leyenda: "Este Certificado debe permanecer a bordo de la aeronave"

Transferencia del Certificado de Aeronavegabilidad Estándar

Art. 90.- Un Certificado de Aeronavegabilidad estándar es transferible solamente con la -aeronave que lo ampara, si se mantiene el mismo registro.

Vigencia y pérdida temporal del Certificado Estándar

Art. 91.- A menos que sea suspendido, revocado o que la AAC lo cancele, el Certificado de Aeronavegabilidad Estándar tendrá vigencia de la siguiente manera:

- 1) Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, estarán vigentes siempre que el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones sean:
 - i) Realizados de acuerdo con el Reglamento de la Ley Orgánica de Aviación Civil.
 - ii) La aeronave esté matriculada en El Salvador, e identificada conforme al Reglamento de la Ley Orgánica de Aviación Civil.
 - iii) La inspección anual efectuada por el operador haya sido realizada.
- 2) La aeronave perderá la vigencia de su Certificado de Aeronavegabilidad Estándar:
 - i) Si no se han llevado a cabo en la aeronave las inspecciones o servicio conforme al Programa de Mantenimiento aprobado por la AAC.
 - ii) Si no se le han llevado a cabo las modificaciones especificadas como mandatarios (obligatorias) por el fabricante o por la Autoridad Aeronáutica del país de fabricación o diseño para que la aeronave se mantenga en condición aeronavegable.
 - iii) Si se le han instalado componentes, partes o materiales no aprobados para la aviación o por el fabricante, de igual forma si se le han instalado componentes o partes que han excedido su vida límite operacional (horas, ciclos, aterrizajes, tiempo calendario, etc.) como también si no se pueden establecer sus tiempos de uso o vida acumulada.
 - iv) Si la aeronave presenta daños que afecten la aeronavegabilidad, su Certificado quedará suspendido hasta tanto se repare conforme las especificaciones del fabricante o las disposiciones de la AAC.
 - v) Si la aeronave ha sido traspasada y no haya sido debidamente inscrita en el RAS, conforme con el Reglamento respectivo.
- 3) El propietario, el operador o el depositario de la aeronave deberá, cuando se le requiera, tenerla disponible para su inspección por la AAC.
- 4) Cuando un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, se suspenda, revoque o cancele, el propietario, operador o depositario de la aeronave que ampara deberá devolverlo a la AAC dentro de los tres días posteriores a la fecha de caducidad, suspensión, revocación, cancelación del Certificado.

Solicitud de un Certificado de Aeronavegabilidad Restringido

Art. 92.- Los solicitantes para la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad Restringido deberán de presentar la documentación actualizada y en original.

Los siguientes documentos son necesarios para poder optar a la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad Restringido:

1. La lista y documentación de respaldo de las reparaciones y modificaciones mayores que le han sido incorporadas en fábrica o por el operador.
2. Lista o medio de control sobre el cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad y Boletines de Servicios y documentación de respaldo, cumplidos en fábrica o por el operador.
3. Último, reporte de peso o balance en vacío.
4. Historial de mantenimiento de las aeronaves, motores hélices y componentes con sus debidos respaldos (la rastreabilidad).
5. Documento vigente de:

- I. Manual de vuelo
 - II. Manual de mantenimiento
 - III. Manual de Reparaciones Estructurales, cuando fuere aplicable
 - IV. Manual de Partes, cuando fuere aplicable
 - V. Manual de Diagramas Eléctricos, cuando fuere aplicable
 - VI. Manual de Peso y Balance, cuando fuere aplicable
 - VII. Programa de Inspección Estructural cuando fuere aplicable
 - VIII. Programa de Mantenimiento
 - IX. Programa de Control de corrosión, cuando fuere aplicable
 - X. Lista de Equipo Mínimo Maestra (MMEL), cuando fuere aplicable
 - XI. Lista de equipo Mínimo (MEL), cuando fuere aplicable
 - XII. Lista de desviaciones de configuración (CDL), cuando fuere aplicable
6. Previo a iniciar el proceso de aceptación la AAC debe haber recibido los documentos de aeronavegabilidad, los cuales pueden ser: Certificado Tipo y los formularios requeridos por la AAC para la obtención del Certificado, completos y debidamente suscritos.
 7. Las leyendas, placas o rótulos de seguridad en cabina de pasajeros y exteriores para el servicio de la aeronave deben de indicarse en idioma castellano e inglés como mínimo.
 8. Cualquier otro documento que la AAC considere necesario.

Solicitud de un permiso de vuelo

Art. 93.- Los solicitantes para la emisión de un permiso de vuelo deberán de presentar la solicitud en el formato establecido por la AAC.

La aplicación de un permiso de vuelo debe incluir como mínimo:

- (1) El propósito del (los) vuelo(s)
- (2) Tripulación mínima y sus calificaciones, requeridas para operar la aeronave.
- (3) Las restricciones para llevar a personas diferentes a la tripulación requerida.
- (4) El motivo por el cual la aeronave no cumple con las especificaciones de operación aplicables.
- (5) Cualquier restricción considerada necesaria para la operación segura de la aeronave.
- (6) Cualquier otra información considerada necesaria para el propósito de prescribir las limitaciones de operación.

La AAC deberá emitir un permiso de vuelo después de establecer las restricciones apropiadas asociadas que compensen la operación de la aeronave, las cuales deben permitir el desarrollo de las operaciones de forma segura. Para estos propósitos, la AAC requerirá al aplicante que realice las pruebas e inspecciones necesarias para asegurar la seguridad operacional.

Emisión de Certificado de Aeronavegabilidad Restringido o de un permiso de vuelo.

Art. 94.- Las aeronaves con Certificado de Aeronavegabilidad Restringido o de un Permiso de Vuelo son aeronaves bajo limitaciones de operación que solo podrán operar dentro del Estado y no pueden efectuar vuelos internacionales, a menos que posean una autorización especial de cada país afectado.

La AAC debe emitir limitaciones de operación para cada aeronave a la que otorgue dicho Certificado o Permiso.

Contenido de los Certificados de Aeronavegabilidad Restringido o de un permiso de vuelo

Art. 95.- El Certificado de Aeronavegabilidad Restringido contendrá la siguiente información:

- 1) Marca de nacionalidad y matrícula.
- 2) Fabricante y modelo.
- 3) Número de serie.
- 4) Categoría.
- 5) Base para el otorgamiento y Autoridad de acuerdo a lo establecido en la Regulación aplicable.
- 6) Condiciones y términos. Este Certificado autoriza únicamente el vuelo conforme al propósito de operación indicado, y a menos que fuera suspendido, cancelado o que la fecha de vigencia haya llegado a su término, este Certificado de Aeronavegabilidad Restringido se mantendrá efectivo siempre que la aeronave se encuentre en condición aeronavegable conforme con las Regulaciones aplicables de Aviación Civil de El Salvador. Bajo ninguna circunstancia la aeronave aquí identificada podrá operar en el extranjero sin una autorización especial de cada país afectado. El responsable por observar los anteriores términos y condiciones es el propietario bajo el cual esté registrada la aeronave.
- 7) Fecha de emisión.
- 8) Nombre y firma por del Director Ejecutivo.
- 9) El "Numero de Forma AAC aprobada" al pie del Certificado.
- 10) Además incluirá la leyenda: "Este Certificado debe permanecer a bordo de la aeronave"

El contenido de los permisos de vuelo son especificados en la Regulación correspondiente.

Transferencia del certificado de aeronavegabilidad Restringido o Permiso de Vuelo

Art. 96.- Un Certificado de Aeronavegabilidad Especial o un Permiso de Vuelo es transferible solamente con la aeronave que ampara, si se mantiene el mismo registro.

Vigencia y pérdida temporal del Certificado Restringido o de un Permiso de Vuelo.

Art. 97.- A menos que sea suspendido, revocado o que la AAC lo cancele, el Certificado de Aeronavegabilidad Restringido o de un Permiso de Vuelo tendrá vigencia de la siguiente manera:

- 1) El Certificado de Aeronavegabilidad Restringido o el Permiso de Vuelo, estarán vigentes siempre que el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones sean:
 - i) Realizados de acuerdo con el Reglamento de La Ley Orgánica de Aviación Civil.
 - ii) La aeronave esté matriculada en El Salvador, e identificada conforme al Reglamento de la Ley Orgánica de Aviación Civil.
 - iii) La inspección anual efectuada por el operador haya sido realizada.
- 2) La aeronave perderá la vigencia de su Certificado de Aeronavegabilidad Restringido o Permiso de Vuelo:
 - i) Si no se han llevado a cabo en la aeronave las inspecciones o servicio conforme al Programa de Mantenimiento aprobado por la AAC.

- ii) Si no se le han llevado a cabo las modificaciones especificadas como mandatarios (obligatorias) por el fabricante o por la Autoridad Aeronáutica del país de fabricación o diseño para que la aeronave se mantenga en condición aeronavegable.
 - iii) Si se le han instalado componentes, partes o materiales no aprobados para la aviación o por el fabricante, de igual forma si se le han instalado componentes o partes que han excedido su vida límite operacional (horas, ciclos, aterrizajes, tiempo calendario, etc.) como también si no se pueden establecer sus tiempos de uso o vida acumulada.
 - iv) Si la aeronave presenta daños que afecten la aeronavegabilidad, su Certificado quedará suspendido hasta tanto se repare conforme las especializaciones del fabricante o las disposiciones de la AAC.
 - v) Si la aeronave ha sido traspasada y no haya sido debidamente inscrita en el RAS, conforme con el Reglamento respectivo.
- 3) Un Permiso de Vuelo estará vigente por el período que la AAC indique.
 - 4) El propietario, el operador o el depositario de la aeronave deberá, cuando se le requiera, tenerla disponible para su inspección por la AAC.
 - 5) Cuando un Certificado de Aeronavegabilidad Restringido o Permiso de Vuelo, se suspenda, revoque o cancele, el propietario, operador o depositario de la aeronave que ampara deberá devolverlo a la AAC dentro de los tres días posteriores a la fecha de caducidad, suspensión, revocación, cancelación del Certificado.

Certificados de Homologación de Ruido y Emisión de Gases.

Aplicabilidad

Art. 98.- Se establecerán los requerimientos para la aceptación o convalidación de un Certificado de homologación de ruido y los de emisión de gases conforme al Anexo XVI, Volumen I de la OACI.

Estos Certificados serán aplicables a todos aquellos aviones turbo reactores, subsónicos con peso máximo de despegue igual o superior a 34.050 Kg. (75.000 libras)

Elegibilidad

Art. 99.- El propietario de una aeronave, de acuerdo a los parámetros estipulados en el Art. 38, que pretenda registrarla en el RAS, está sujeto a obtener una convalidación o emisión de un Certificado de homologación de ruido y uno de emisión de gases para dicha aeronave; si la misma ha cumplido con lo dispuesto en este Reglamento.

Si se tratare de una aeronave de registro extranjero que se quisiese incluir en la flota de un operador salvadoreño, ésta debe cumplir con lo dispuesto en este Reglamento.

Solicitud de un Certificado de homologación de ruido.

Art. 100.- La solicitud para una convalidación o aceptación de un certificado de homologación de ruido y emisión de gases se debe efectuar con la presentación del formato establecido por la AAC.

Emisión del Certificado de homologación de ruido

Art. 101.- La Autoridad de Aviación Civil emitirá un Certificado de homologación de ruido, para aquella aeronave que ha pasado por un proceso de convalidación o aceptación de un certificado previamente emitido por otras entidades, el cual estará conforme a lo especificado en este Reglamento.

Contenido de los Certificados de homologación de ruido

Art. 102.- El Certificado de homologación de ruido contendrá la siguiente información:

- 1) Marca de nacionalidad y matrícula.
- 2) Fabricante, Modelo y Número de serie de la aeronave.
- 3) Año de Fabricación de la Aeronave
- 4) Fabricante, Modelo y Número de serie del motor(es).
- 5) Fabricante, Modelo y Número de serie de la(s) hélice(s).
- 6) Peso máximo de despegue de la aeronave.
- 7) Modificaciones efectuadas para satisfacer las normas aplicables.
- 8) Bases para el otorgamiento y autoridad, y capítulo del anexo de OACI aplicable
- 9) Condiciones y términos.
- 10) Fecha de emisión.
- 11) Nombre y firma por el Director Ejecutivo Incluyendo la siguiente nota: "Este Certificado debe permanecer a bordo de la aeronave" y Número de Forma aprobada de la AAC al pie del Certificado.
- 12) Declaración de toda modificación incorporada con objeto de satisfacer las normas aplicables de homologación en cuanto al ruido (Número de STC y descripción del cambio)
- 13) Nivel de Ruido EPNDB dado por el fabricante del producto.

Contenido de los Certificados de emisión de gases

Art. 103.- Todo documento que atestigüe la certificación respecto a la emisión de gases de cada tipo de motor deberá contener la siguiente información:

- 1) Designación de la Autoridad que emite el Certificado.
- 2) Designación del tipo y modelo de fabricación.
- 3) Declaración de las modificaciones adicionales de incorporación con el fin de complementar las formalidades aplicables a la certificación respecto a las emisiones.
- 4) La potencia nominal
- 5) La relación de presión de referencia
- 6) Una declaración de cumplimiento de los requisitos atinentes al índice de humo.
- 7) Una declaración de cumplimiento de los requisitos atinentes a los contaminantes de gases.
- 8) Fecha de emisión.

Transferencia de un Certificado de emisión de gases

Art. 104.- El Certificado de homologación de ruido y emisión de gases es transferible solamente con la aeronave que ampara, si se mantiene el mismo registro.

Convalidación de un Certificado de emisión de gases

Art. 105.- La Autoridad de Aviación Civil convalidará los Certificados de emisión de gases, para aquellas aeronaves siempre y cuando las formalidades, a base de las cuales se haya otorgado el Certificado, cumplan con lo establecido en el volumen II del ANEXO 16 de OACI.

Aeronaves de matrícula extranjera operadas por un Operador Salvadoreño.

Conformidad con las normas de Aeronavegabilidad para aeronaves con matrícula extranjeras.

Art. 106.- Una aeronave con matrícula extranjera puede ser operada por un operador salvadoreño en servicio de transporte aéreo y/o trabajos aéreos sólo si posee un Certificado de Aeronavegabilidad emitido por el Estado de registro y la misma ha sido encontrada aceptable mediante inspección realizada por la AAC; y ha sido incluida en las especificaciones y limitaciones de operación del operador aéreo y tendrá una vigencia de acuerdo a éstas y a la vigencia de Certificado de Aeronavegabilidad del Estado de matrícula de la aeronave.

La Autoridad de Aviación Civil puede emitir un permiso de vuelo o sobrevuelo, de acuerdo al "Convenio sobre la Aviación Civil Internacional" de Chicago y las libertades del aire que este contempla, a una aeronave con matrícula extranjera sujeta a cualquier condición y limitación consideradas necesarias para la operación segura y conforme, los requerimientos de otras entidades gubernamentales.

No conformidad con las normas de Aeronavegabilidad

Art. 107.- El estado salvadoreño tomará todas las medidas que estime necesarias para garantizar que no se conceda el Certificado de Aeronavegabilidad si se sabe o sospecha que la aeronave tiene características peligrosas no específicamente provistas en sus normas de Certificación de Tipo.

Si se sospecha que una aeronave tiene características peligrosas que no han sido verificadas en el Certificado Tipo, el Estado de El Salvador decretará medidas necesarias que garanticen que el Certificado de Aeronavegabilidad no sea emitido. Aplicando las disposiciones necesarias para que toda aeronave civil matriculada o explotada por un operador que mantenga su oficina principal o residencia permanente en el territorio de El Salvador tenga la obligación de acatar dichas disposiciones.

La AAC se encargará de efectuar una evaluación técnica documental y realizará una inspección a la aeronave atendiendo lo requerido por el Certificado Tipo, esto con el fin de convalidar el Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave extranjera; tal convalidación será efectiva con la emisión o modificación de la especificación de operación; la vigencia de este será congruente con la vigencia del Certificado de Aeronavegabilidad del estado de matrícula.

Las aeronaves con matrícula extranjera que soliciten un permiso especial de vuelo, tendrán que someterse a las condiciones y limitaciones requeridas para las operaciones seguras que sean impuestas por la AAC.

Datos sobre Mantenimiento en el Certificado de Aeronavegabilidad.

Datos relativos al mantenimiento de la Aeronavegabilidad.

Art. 108.- Cuando el Estado salvadoreño matricule por primera vez una aeronave de un tipo determinado, de la cual no sea estado de diseño y emita o convalide un Certificado de Aeronavegabilidad de conformidad con el Art. 50 de este Reglamento, comunicará al estado de diseño que dicha aeronave ha quedado inscrita en su registro de matrícula.

Por otra parte, se asegurará que se tramita al Estado de diseño toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la Aeronavegabilidad, que se origine con respecto a dicha aeronave.

Daños a la aeronave.

Art. 109.- Cuando una aeronave de un explotador salvadoreño haya sufrido daños, el Estado Salvadoreño decidirá si son de tal naturaleza que la aeronave ya no reúne las condiciones de aeronavegabilidad definidas en las normas que le atañen.

Cuando la AAC considere que el daño sufrido en la aeronave es de naturaleza tal que la aeronave no está en condiciones de aeronavegabilidad, prohibirá que la aeronave continúe el vuelo hasta que vuelva a estar en condiciones de aeronavegabilidad. Sin embargo, la AAC podrá, en circunstancias excepcionales, establecer restricciones y permitir que la aeronave vuele sin pasajeros hasta un aeropuerto/aeródromo en que se pueda reparar y poner en condiciones de aeronavegabilidad; en este caso es responsabilidad del propietario u operador de la aeronave obtener los permisos de los países que sobrevuele o en los que requiera aterrizar.

Cuando la AAC, considere que los daños sufridos son tales que no afectan a las condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave, se permitirá a ésta que reanude su vuelo.

Concesiones de Exenciones y desviaciones.

Art. 110.- La Autoridad de Aviación Civil podrá aplicar exenciones y desviaciones técnicas siempre y cuando exista una evaluación realizada con base a los datos de diseño que arroje resultados que no afecten la seguridad y que éstos estén coordinados con el estado que emitió el Certificado Tipo para su aprobación

Aceptación del Certificado Tipo emitido por FAA o JAA/EASA

Art. 111.- Todas las aeronaves están sujetas a obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Individual, siempre y cuando su Certificado Tipo haya sido aprobado por FAA o JAA/EASA; serán incluidos sus componentes, motores y hélices, tomando en cuenta todas las excepciones a su Certificado Tipo que las Autoridades anteriormente citadas hayan impuesto.

Permiso especial de vuelo (vuelo Ferry)

Art. 112.- Se emitirá un permiso especial de vuelo (vuelo Ferry) cuando una aeronave no puede cumplir la totalidad de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, pero que está capacitada para realizar operaciones de vuelo con seguridad, con los siguientes propósitos:

- a) Este permiso se emite ante la pérdida temporal de vigencia del Certificado de Aeronavegabilidad y se puede emitir dicho un permiso de vuelo especial para aeronaves que no están cumpliendo con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables pero son capaces de realizar un vuelo seguro con los siguientes propósitos:
 - 1) Traslado de la aeronave al lugar en que se le ejecutará el mantenimiento, reparación, alteración o estacionamiento;
 - 2) Entrega o exportación de la aeronave;
 - 3) Evacuación de la aeronave desde áreas con eminentes amenazas de daño.
- b) Las aeronaves conforme al párrafo a) anterior no tienen permiso para transportar pasajeros o carga, mientras se encuentren en la condición de pérdida temporal de vigencia del Certificado de Aeronavegabilidad.
- c) Se emite un permiso de vuelo para aeronaves no certificadas, a aquellas aeronaves experimentales que ingresen al país temporalmente con fines científicos, de exhibición o humanitarios.
- d) Las aeronaves conforme al párrafo b) anterior son aeronaves bajo limitaciones de operación que solo podrán operar dentro del Estado y la AAC debe emitir limitaciones de operación para cada aeronave a la que otorgue dicho Certificado.

- e) El propietario de una aeronave conforme al párrafo b) anterior para poder solicitar un permiso de vuelo para aeronaves no certificadas debe cumplir con los siguientes requisitos:
 - 1) Los datos y especificaciones técnicas, así como fotografías que identifiquen la aeronave.
 - 2) En el caso de aeronaves para propósitos experimentales indicar el propósito del experimento, el tiempo estimado o cantidad de vuelos para dichos experimentos, así como las áreas para estas operaciones.
- f) Las aeronaves conforme al párrafo b) anterior, tendrán su permiso de vuelo por un plazo de hasta por 10 días calendario, salvo otra disposición de la AAC.

Emisión de la autorización del permiso especial de vuelo

Art. 113.- El solicitante de un permiso especial de vuelo, debe suscribir la forma establecida por la AAC, para la aprobación del mismo, indicando lo siguiente:

- 1) Propósito del Vuelo.
- 2) Itinerario previsto
- 3) La tripulación requerida para operar la aeronave y sus equipamientos en forma adecuada y segura.
- 4) Los motivos por los cuales la aeronave no cumple con los requisitos de aeronavegabilidad.
- 5) Cualquier restricción que el solicitante considere necesaria para la operación segura de la aeronave.
- 6) Cualquier otra información considerada como necesaria por la AAC para establecer limitaciones de operación.

La Autoridad de Aviación Civil estará facultada para realizar y ordenar al solicitante de un permiso especial de vuelo que realice las inspecciones y las pruebas necesarias que verifiquen la seguridad operativa de la aeronave.

Un permiso especial para vuelo de traslado tendrá la vigencia especificada en el mismo.

Aprobaciones de aeronavegabilidad para la importación.

Art. 114.- Cuando se soliciten marcas de nacionalidad y matrícula Salvadoreña, de aeronavegabilidad para la importación de productos aeronáuticos, los interesados tendrán que contar con el certificado de aeronavegabilidad para exportación, en defecto de tal documento presentarán otro documento equivalente que será emitido por la Autoridad del país de exportación en el que se podrán incluir también motores o hélices según corresponda. Este Certificado no autoriza la operación de la aeronave.

Podrá una aeronave salvadoreña exportarse, bajo cualquier título, siempre y cuando sea autorizado por la AAC y la matrícula esté cancelada y cumpliendo todos los requisitos legales y operativos.

Cuando hayan ingresado aeronaves con franquicia de importación será necesaria la autorización de parte del Ministerio de Hacienda.

Solicitud de Certificado de Aeronavegabilidad para la exportación de productos aeronáuticos clases I, II y III.

Art. 115.- Para los productos clase I se hará la solicitud por escrito, por separado para cada aeronave, motor o hélice que se vaya a exportar.

Para los productos clase II se hará una solicitud por separado, sin embargo podrá hacerse una sola solicitud para más de un artículo que sean del mismo tipo y exportados al mismo comprador y país.

Para los productos clase III se hará una solicitud para más de un artículo que sean del mismo tipo y exportados al mismo comprador y país.

Se aportará constancia sobre el cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad y Boletines de Servicio; en los casos de aeronaves y productos usados con reparación mayor (overhaul) se tendrán que aportar las bitácoras, formulas de reparación y modificaciones mayores, registro de reparación mayor y todos los registros requeridos por las Regulaciones y este Reglamento.

Para instalaciones temporales en algunas aeronaves y vuelos de traslado, la solicitud incluirá una descripción general de todas las instalaciones y de la certificación de retorno a servicio de los sistemas y elementos instalados, incluyendo también los métodos usados para la prevención y empaque de los productos para protegerlos de la corrosión y deterioro durante el manejo, transporte y almacenaje.

Para productos clase I (Aeronaves) se aportarán también el último peso y balance en vacío, efectuado dentro de los últimos doce meses anteriores.

Certificado de Aeronavegabilidad para la exportación de productos clase I.

Art. 116.- Todo solicitante de un Certificado de Aeronavegabilidad para la exportación, cumplirá lo siguiente:

- a) Que la aeronave cumpla con un certificado tipo emitido por la FAA o JAA/EASA y un Certificado de Aeronavegabilidad vigente;
- b) Que se le ha realizado a la aeronave una inspección conforme al programa de mantenimiento aprobado por la AAC y que tal inspección ha sido ejecutada y documentada según lo establecido en las Regulaciones aplicables;
- c) Los motores, hélices y componentes tendrán que ser conforme a su diseño y Certificado Tipo y ser aptos para la aeronavegabilidad y embalados acorde a los requerimientos de la industria o del fabricante; los que sean usados y que no sean parte integrante de una aeronave tendrán que ser aprobados primero en tierra y serán embalados cumpliendo los requisitos de la industria o del fabricante; y,
- d) Todo solicitante de un Certificado de Aeronavegabilidad para exportación cumplirá con los requisitos del país (importador) al cual se esta exportando los productos. La AAC tiene facultad para inspeccionar total o parcialmente todas las aeronaves que sean destinadas para el servicio de exportación.

Certificado de Aeronavegabilidad para la exportación de productos clase II.

Art. 117.- Las tarjetas de aeronavegabilidad para la exportación podrán expedirse a los solicitantes cuando los productos sean nuevos y/o se les ha efectuado una reparación mayor (overhaul) y que estén conforme al diseño tipo aprobado; cuando los productos cumplan debidamente la condición para una operación segura y hayan sido embalados y preservados de acuerdo a los requisitos sugeridos por los fabricantes o requeridos en la industria; cuando los productos hayan sido objeto de reparación mayor tendrán que aportar el proceso de inspección, medición y prueba en tierra; tendrán que estar identificados como mínimo con el nombre del fabricante, numero de parte, modelo (cuando sea aplicable), numero de serie o equivalentes. El producto tendrá que satisfacer los requisitos que sean impuestos por el país importador.

Todo artículo que se exporte será inspeccionado total o parcialmente por la AAC, la cual esta facultada para ello; o delegará en organizaciones reconocidas o personal debidamente calificado para que apruebe la tarjeta de aeronavegabilidad para la exportación.

Certificado de Aeronavegabilidad para la exportación de productos clase III.

Art. 118.- El solicitante tendrá derecho a otorgar una tarjeta de aeronavegabilidad para la exportación, cuando demuestre que:

- 1) Los productos están de conformidad con los datos de diseño aprobado, aplicable a productos Clase I o II, de los cuales ellos forman parte;
- 2) Los productos están en condiciones óptimas;
- 3) Los productos o partes estándar han sido preservados y embalados conforme a los términos de la industria, que se encuentra y que se encuentren dentro de su vida de almacenamiento; y,
- 4) Los productos satisfacen los requerimientos del país importador.

La AAC se reserva el derecho de la inspeccionar total o parcialmente los artículos a exportar; así como el designar o dar autorizaciones individuales a personas u organismos titulares de un Certificado de Operador Aéreo, de un Certificado Operativo o de un Certificado de Producción para que aprueben la tarjeta de aeronavegabilidad para la exportación de productos clase III.

Aprobación de aeronavegabilidad para un exportador.

Art. 119.- Los exportadores que reciban una aprobación de aeronavegabilidad para exportaciones de productos enviarán sus documentos y toda la información necesaria sobre los productos que exporta a la AAC; adelantando todas las instrucciones de embalaje del fabricante y un formulario que registre todos los chequeos de las pruebas de vuelo, en el caso que la aeronave exportada sea desarmada; las instrucciones tendrán los detalles suficientes para asegurar que la aeronave sea embalada y que el embalaje tenga la configuración aprobada. Además, se removerá o se retirará toda la instalación temporal incorporada a la aeronave, con el propósito del vuelo de traslado para su exportación y restituir la aeronave a la configuración aprobada cuando termine el vuelo de traslado.

En los casos de transferencia de propiedad de aeronaves a compradores extranjeros tendrán que solicitar una cancelación del Certificado de Matrícula en el RAS, que indicará la fecha en la que se realizó la transferencia, el nombre y la dirección del comprador extranjero.

Se regresará a la AAC el Certificado de Aeronavegabilidad y el Certificado de Matrícula de la aeronave y la AAC aportará un Certificado de cancelación de matrícula en el que se manifestará que ha sido eliminada del RAS, emitiendo posteriormente el Certificado de Exportación.

De la convalidación de los documentos abordo.

Art. 120.- Los Certificados de Aeronavegabilidad y las licencias o certificados de aptitud expedidos o convalidados por un Estado contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en el que esté matriculada la Aeronave, se reconocerán como válidos en el Estado de El Salvador.

La AAC verificará que se cumpla con los requisitos con los que se haya expedido o convalidado los Certificados y licencias, garantizando que sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en las normativas aplicables, o en su defecto, por los Convenios Internacionales vigentes.

No se excluirá, de ninguna manera, el derecho de Inspección y verificación que ejercerá la AAC.

Conservación de documentos.

Art. 121.- El operador conservara en originales y copias toda documentación relevante de la aeronave por al menos 4 años, aunque deje de ser operador de la misma, esta documentación incluirá el diseño, dibujos, instrucciones y aprobaciones de las reparaciones, alteraciones y modificaciones, también incluirá las limitaciones reportes de pruebas, bitácoras de mantenimiento y vuelo, Boletines de servicio y directivas de aeronavegabilidad, y debe de estar para disposición de la Autoridad.

Documentación y registros.

Art. 122.- El operador y/o el piloto al mando permitirán el acceso a los inspectores y delegados autorizados por la AAC, a cualquier documento de la aeronave y/o registros de mantenimiento, la AAC tendrá el derecho a reproducir, retener e investigar los documentos y registros de mantenimiento de la aeronave.

CAPÍTULO V

DEL CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO O CERTIFICADO OPERATIVO Y SUS RESPECTIVOS PERMISOS DE OPERACIÓN

Del Certificado de Operador Aéreo.

Art. 123.- Para que un operador nacional pueda proveer transporte aéreo comercial o servicios aeronáuticos es necesario que obtenga un Certificado aprobado por la AAC, junto con su respectivo permiso de operación. Este certificado puede ser un Certificado de Operador Aéreo (COA) ó un Certificado Operativo (CO) y es el documento que acredita a su titular para realizar operaciones aeronáuticas en condiciones seguras. Para obtenerlo, el solicitante tiene que acreditar su existencia legal, demostrar su capacidad técnica y cumplir con los requisitos establecidos por la Ley, el presente Reglamento y las Regulaciones correspondientes.

Para el otorgamiento, modificación y enmienda de un COA o CO otorgado por la AAC, se procederá de conformidad a la naturaleza de servicios a proveer y las correspondientes especificaciones y limitaciones de operación.

El proceso de certificación se aplicará para los solicitantes de los siguientes tipos de certificados:

- a) Al solicitante de un Certificado de Operador Aéreo (COA), el cual proveerá servicio de transporte aéreo comercial sea este una persona natural o jurídica, o los titulares del mismo, para proveer los servicios aéreos de transporte de pasajeros, carga y correo regular o no regular y carga exclusivamente; y,
- b) Al solicitante o titular de un Certificado Operativo (CO) para brindar cualquiera de los siguientes servicios aeronáuticos:
 - i) Organizaciones de Mantenimiento;
 - ii) Trabajos aéreos;
 - iii) Organizaciones de Instrucción Aeronáutica;
 - iv) Taxi aéreo;
 - v) Aeródromos;
 - vi) Servicios aeroportuarios; y,
 - vii) Las diferentes actividades relacionadas con los servicios de naturaleza técnica aeronáutica susceptibles del otorgamiento de un Certificado Operativo conforme a las disposiciones de la Ley Orgánica de Aviación Civil.

Requisitos para un operador proveedor de transporte aéreo comercial o servicios aeronáutico

Art. 124.- Para proveer cualquier transporte aéreo comercial o servicio aeronáutico es necesario cumplir con lo siguiente:

- a) Haber obtenido:
 - i. Un Certificado de Operador Aéreo (COA) y sus Limitaciones y Especificaciones de Operación y su respectivo permiso de operación ó
 - ii. Un Certificado Operativo (CO), sus habilitaciones y Limitaciones y Especificaciones de Operación de acuerdo con la naturaleza del servicio a proveer y su respectivo permiso de operación.

- b) Haber obtenido las especificaciones y limitaciones de operación las cuales son parte integral del COA o habilitaciones con sus Limitaciones y Especificaciones de Operación las cuales son parte integral del CO, siendo estas concedidas de acuerdo con cada tipo de operación o servicio que será llevado a cabo, y,
- c) Si se solicita por primera vez un COA o la petición de una modificación o enmienda en las especificaciones y limitaciones para autorizar una nueva clase de operación.

Del proceso de certificación técnica.

Art. 125.- Los solicitantes de un COA o un CO tienen que someterse a un proceso de certificación técnica que será instruido por las unidades correspondientes de la AAC con la finalidad que el solicitante obtenga el COA o un CO.

El proceso consta de las siguientes etapas las cuales están detalladas de manera específica en las Regulaciones aplicables:

- a) **Presolicitud:** Es la gestión que se realiza para obtener la información relacionada con el otorgamiento de un COA o CO. En esta etapa se realiza la primera reunión entre el solicitante y la AAC, en la que se da un intercambio de información relativa al servicio y orientación por parte de la AAC en relación con los estándares, procedimientos, responsabilidades y atribuciones del servicio que pretende brindar y la documentación técnica que se debe presentar.
- b) **Solicitud formal:** El solicitante expone documentalmente a la AAC la solicitud de un COA o CO para la debida aprobación o aceptación del mismo;
- c) **Evaluación:** La AAC revisa la documentación presentada y comunica al solicitante las discrepancias encontradas si las hubiere; si no las hay, se emite la aprobación o aceptación inicial de la misma;
- d) **Demostración Técnica:** El solicitante se somete a evaluación y revisión técnica para determinar la capacidad del operador de mantener su operación dentro del marco de seguridad aeronáutica correspondiente el cual será determinado por la AAC en las respectivas Regulaciones para cada modalidad de servicio; y
- e) **Certificación:** Una vez concluidas las etapas anteriormente indicadas, la AAC emitirá el Certificado respectivo y se aprobarán las especificaciones y limitaciones de operación o habilitaciones. En ningún caso se pueden otorgar un COA o CO sin haber concluido satisfactoriamente el proceso de certificación.

Solicitud por primera vez del Certificado.

Art. 126.- Todo solicitante de un COA o CO por primera vez o su renovación, realizará el trámite de Certificación en forma simultánea con el otorgamiento de un permiso de operación, de manera que exista un margen razonable de tiempo para llevar a cabo el proceso de certificación técnica. El plazo será de seis meses contados en días hábiles a partir de la fecha de presentación de la solicitud formal hasta que la AAC otorgue el respectivo COA o CO.

La presentación de la solicitud de un COA o CO tendrá que efectuarse en conjunto con los requisitos aportados después del recibo de la solicitud de otorgamiento de un Permiso de Operación y mientras se tramite éste.

El solicitante de un COA presentará un cronograma de cumplimiento de requisitos técnicos, que incluirán la aportación de manuales y documentos requeridos acordes con el tipo de servicios, y programación de cualquier otro equipo o elemento técnico que requiera revisión, aprobación o inspección por parte de la AAC.

La AAC establecerá en las Regulaciones respectivas los requisitos específicos de acuerdo al tipo de servicio aeronáutico que el solicitante desea proveer.

Presentación de la solicitud de un COA o Certificado Operativo

Art. 127.- La presentación de la solicitud de un COA o de un Certificado Operativo podrá efectuarse en las siguientes etapas procesales:

- a) En conjunto con los requisitos aportados al momento de la presentación de la solicitud del Certificado de Explotación;
- b) Después del recibo de la solicitud formal de otorgamiento de un Certificado de Explotación y mientras se tramita éste.

El solicitante de un COA o de un Certificado Operativo, debe presentar la forma correspondiente proporcionada por la AAC. Asimismo deberá presentar los documentos requeridos en la Regulación respectiva, desarrollo de programas de instrucción de todo el personal técnico que interviene demostración de operaciones y programación de cualquier otro equipo o elemento técnico que requiera revisión, aprobación o inspección por parte de la AAC los cuales serán detallados en las respectivas regulaciones.

El listado de documentos detallado a continuación podrá ser ampliado o reducido por la AAC dependiendo del tipo o magnitud del servicio de acuerdo a lo que se detalle de manera específica en las respectivas Regulaciones u Órdenes. El listado de documentos y manuales a presentar para revisión, aprobación o aceptación se detallan a continuación para cada servicio aeronáutico:

1) Para transporte aéreo comercial

- * Listado del personal que ocupa cargos de dirección técnica dentro de la organización de la empresa;
- * Manual de mantenimiento (Manual General de Mantenimiento o Manual de Procedimientos de Mantenimiento) en idioma castellano;
- * Programa de mantenimiento de aeronaves;
- * Procedimientos de peso y balance / o Manual (es);
- * Programa de entrenamiento / o Manual;
- * Manual de vuelo aprobado para la aeronave;
- * Manual de operaciones de la empresa en idioma castellano;
- * Lista de equipo mínimo (MEL) y Master MEL (MMEL);
- * Lista de desviación de la configuración (CDL);
- * Listas de verificación;
- * Carta de información al pasajero;
- * Análisis de pista de los aeropuertos;

Programa de manejo de mercancías peligrosas

- * Programa de seguridad aeroportuaria;
- * Manual de tripulantes de cabina (aeronaves más de diecinueve pasajeros),
- * Procedimientos de despacho, seguimiento y localización del vuelo;
- * Especificaciones y limitaciones de operación;
- * Programa de confiabilidad del mantenimiento (si es aplicable);
- * Plan de vuelos de demostración de la (s) ruta (s);
- * Plan de evacuación de emergencia; y
- * Presentación de una copia del (os) contrato (s) de mantenimiento suscritos entre el titular del certificado y el taller (es) aeronáutico (s) aprobado (s).

2) Organizaciones de mantenimiento aprobadas

- * Ubicación de facilidades;
- * Organización técnica y administrativa;
- * Servicio que desea explotar (habilitaciones);
- * Lista del personal que ocupa cargos de dirección técnica dentro de la organización de la empresa y lista del personal que retorna a servicio;
- * Lista de herramientas y equipo;
- * Manual de Organización de mantenimiento;
- * Listado de modelos y marcas para las habilitaciones de motores, hélices, accesorios, radio e instrumentos;
- * Programa de entrenamiento del personal;
- * Una lista de funciones de mantenimiento que el taller realiza, e incluya las que efectúa bajo contrato o por medio de un acuerdo con otros talleres por carencia de equipo; y
- * Habilitaciones y especificaciones de operación.

3) Operadores de Aeronaves agrícolas

- * Base principal de operaciones;
- * Organización técnica;
- * Manual de operaciones;
- * Manual de control de mantenimiento;
- * Lista de aeronaves;
- * Solicitud o certificación sobre el cumplimiento con las normas ambientales;
- * Programa de instrucción para todo el personal técnico; y
- * Habilitaciones y especificaciones de operación.

4) Servicios de despacho aéreo

- * Manual de operaciones;
- * Base de operaciones;
- * Lista y currículum del personal técnico;
- * Lista de actividades que pretende ofrecer;
- * Programa de instrucción;
- * Lista de equipo y herramientas; y
- * Habilitaciones y especificaciones de operación.

5) Organizaciones de Instrucción aeronáutica

5.1 Escuela para pilotos

- * Ubicación de instalaciones, facilidades y descripción de las mismas;
- * Organización técnica;
- * Manual de operaciones;
- * Manual de Instrucción;
- * Programa de instrucción para las diferentes licencias de vuelo;
- * Lista de aeronaves para la instrucción;
- * Lista de instructores y currícula;
- * Manual de control de mantenimiento; y,
- * Habilitaciones y especificaciones de operación.

5.2. Organizaciones de instrucción de mantenimiento Aprobadas

- * Ubicación de facilidades y descripción de las mismas;
- * Organización técnica;
- * Manual de instrucción;
- * Programa de instrucción;
- * Lista de equipo y demás ayudas para la enseñanza;
- * Lista de instructores y currícula; y,
- * Habilitaciones y especificaciones de operación.

5.3 Escuelas para personal auxiliar de vuelo

- * Ubicación de facilidades;
- * Organización técnica;
- * Manual de instrucción;
- * Programa de formación técnica y práctica;
- * Lista de equipo y ayuda para la enseñanza;
- * Lista de instructores y currícula; y,
- * Habilitaciones Y especificaciones de operación.

6. Trabajos aéreos

- * Base principal de operaciones;
- * Organización técnica;
- * Manual de operaciones;
- * Manual de control de mantenimiento;
- * Lista de aeronaves;
- * Programa de instrucción para todo el personal técnico; y,
- * Especificación del tipo de trabajo a realizar / Habilitaciones.

7. Taxi aéreo.

- * Manual de Operaciones
- * Manual Aseguramiento de Calidad

8. Aeródromos.

- * Manual de Certificación del Aeródromo
- * Manual de Emergencias
- * Manual de Gestión de la Seguridad Operacional

9. Servicios Aeroportuarios

- * Manual de Operaciones
- * Manual de Mantenimiento
- * Manual de Aseguramiento de Calidad

Emisión y denegatoria de un COA o CO.

Art. 128.- Mediante un proceso de certificación establecido en las Regulaciones y Órdenes correspondientes la AAC podrá otorgar un COA o CO siempre y cuando los solicitantes cumplan con lo siguiente:

- a) Los requisitos contenidos en este Reglamento y las Regulaciones aplicables; y,
- b) Estar equipado y poseer los recursos materiales y humanos para conducir una operación o un servicio en forma segura, bajo lo establecido en las Regulaciones aplicables y la normativa pertinente al servicio público de que se trate y que las especificaciones y limitaciones de operación sean conformes a este Reglamento y sus Regulaciones.

La AAC podrá denegar un COA o un Certificado Operativo si determina que el solicitante no ha demostrado cumplir con los requisitos necesarios contenidos en este Reglamento y sus Regulaciones.

Contenido del COA y del Certificado Operativo.

Art. 129.- Un COA y un Certificado Operativo tendrán los siguientes datos:

- a) Identificación del titular;
- b) Ubicación de la base principal de operaciones;
- c) Número de la Certificación o del Certificado;
- d) Fecha de emisión y fecha de vencimiento;
- e) Descripción de las especificaciones y limitaciones de operación o habilitación; y,
- f) Identificación del titular de la AAC que emite éste Certificado.

Convalidación del COA extranjero.

Art. 130.- Para la convalidación del Certificado de Operador Aéreo extranjero será necesaria la información siguiente:

- a) Copia del COA o del documento análogo emitido por el Estado de nacionalidad del solicitante; y,

- b) Copia de especificaciones y limitaciones de operación, así como el Certificado de Aeronavegabilidad, de matrícula y los seguros vigentes; copia del contrato suscrito en El Salvador con la empresa que preste servicios de asistencia técnica de las aeronaves, o documentos que demuestren la forma en que el solicitante llevará a cabo el despacho técnico.

El proceso para la convalidación de un COA extranjero será detallado en las Regulaciones y Órdenes correspondientes.

Transferencia del COA.

Art. 131.- El COA y el Certificado Operativo, al igual que el Permiso de Operación podrán ser transferidos de acuerdo a lo estipulado en la Ley Orgánica de Aviación Civil, siempre y cuando se haya verificado que los procedimientos de certificación y acreditación de la capacidad técnica para la prestación del servicio continúan en cumplimiento con las disposiciones establecidas en este Reglamento y en las Regulaciones aplicables.

De las especificaciones y limitaciones de operación en un COA o CO

Art. 132.- Todo titular de un COA o CO debe mantener un ejemplar actualizado de las especificaciones y limitaciones de operación o las habilitaciones de operación en su base principal de operaciones. Además, deberá insertar e identificar apropiadamente cada extracto y señalar en sus manuales el carácter obligatorio sobre el cumplimiento de las especificaciones y limitaciones de operación o sus habilitaciones.

Asimismo deberá mantener actualizado e informado al personal técnico, de la empresa poseedora de un COA ó CO, sobre las especificaciones y limitaciones de operación o sus habilitaciones de operación.

Modificación y enmienda de especificaciones y limitaciones de operación del COA o CO

Art. 133.- Podrán realizarse modificaciones o enmiendas en las especificaciones y limitaciones de operación de un COA y de las habilitaciones en el Certificado Operativo, siempre y cuando:

- a) La AAC determine que el interés público y la seguridad aérea lo justifican; y,
- b) El titular del Certificado lo solicite.

La AAC determinará en la Regulación y ordenes correspondientes el procedimiento a realizar para la modificación o enmienda en las especificaciones y limitaciones de operación.

De la suspensión y cancelación de los certificados

Art. 134.- Con fundamento en las potestades de inspección legalmente establecidas y de conformidad con la Ley Orgánica, éste Reglamento, las Regulaciones y Órdenes respectivas, por razones de urgencia y para salvaguardar la seguridad y el interés público; el inspector en nombre de la AAC podrá suspender total o parcialmente las especificaciones y limitaciones de operación o sus habilitaciones según corresponda, comunicándolo por escrito al representante de la empresa mediante el informe de resultados de la inspección o auditoría.

Si procediere, la AAC confirmará dicha actuación dentro del tercer día hábil siguiente.

La AAC formará el expediente administrativo y levantará la información correspondiente. En casos muy calificados, mantendrá la suspensión hasta que el titular del COA o de un Certificado Operativo corrija las deficiencias o discrepancias que le fueron comunicadas.

La AAC podrá modificar total o parcialmente los COA o los Certificados Operativos por razones de urgencia, oportunidad, conveniencia, mérito o considerando la necesidad o conveniencia de los interesados debidamente comprobada, para lo cual se aplicará el procedimiento establecido en la Regulación pertinente.

Así mismo, podrá revocarlos o cancelarlos total o parcialmente por las respectivas causales o el incumplimiento del concesionario de los términos de la Ley, Normas y Reglamentación aplicable. La Resolución que se adopte se hará previa comparecencia oral y privada con un plazo de quince días hábiles para que los interesados hagan valer los argumentos y pruebas que tuvieren en su poder y serán aplicables en lo pertinente y en forma supletoria las disposiciones de las Leyes de la República.

Continuidad en el servicio del operador aéreo.

Art. 135.- Cuando el titular de un COA o CO no ha iniciado o discontinuado las operaciones para las cuales fue autorizado en sus especificaciones y limitaciones de operación o las habilitaciones por un periodo mayor a 90 días el permiso de operación quedará cancelado y no podrá efectuar ninguna operación o prestar servicios aéreos.

En caso que desee reiniciar la prestación de servicios, para lo cual se someterá a una recertificación. El titular de un COA o de un Certificado Operativo mantendrá la continuidad en el servicio por el plazo autorizado; antes que este se venza tiene que solicitar la renovación o en su caso la enmienda correspondiente por lo menos con treinta días hábiles de anticipación, dentro del mismo plazo debe solicitar la inspección o auditoría anual para la evaluación de su competencia técnica a menos que situaciones de urgencia ameriten la reducción de dicho plazo.

Personal técnico gerencial requerido para el Titular de un COA o CO.

Art. 136.- Todo titular de un COA o CO contará con Personal Técnico Gerencial calificado que preste los servicios en las posiciones de acuerdo a los requisitos que serán detallados en las Regulaciones correspondientes.

La AAC aprobará posiciones distintas a las indicadas en las Regulaciones correspondientes para una operación particular; si el titular del certificado demuestra que puede realizar las operaciones con alto grado de seguridad bajo la dirección de una menor cantidad o diferente calificación del personal gerencial acorde con la clase de operación que se trate.

Todo el personal gerencial descrito anteriormente, deberá tener conocimiento de las materias de Legislación, Reglamentos y Regulaciones de aviación civil del país, del COA o CO, de especificaciones y limitaciones de operación/habilitaciones y manuales de operación y mantenimiento del operador, según corresponda.

Los titulares de un COA tienen que determinar las directrices, los deberes, las responsabilidades y autoridad del personal e incluirlos en el manual de operaciones y listar los nombres y direcciones de los individuos asignados en esas posiciones en dicho manual. Además tiene que notificar a la AAC en un plazo de diez días hábiles siguientes a cualquier cambio en el personal o cualquier plaza vacante en la posición listada.

Potestad de inspección y acceso a documentación.

Art. 137.- La AAC practicará inspecciones o auditorías, programadas o aleatorias, esto a efectos de vigilancia y supervisión de toda operación aérea; por lo tanto, el operador aéreo en su manual de operaciones establecerá disposiciones necesarias para garantizar que los inspectores de la AAC puedan en cualquier momento tener acceso a las instalaciones, aeronaves, registros o facilidades del titular del COA o CO.

Por otro lado, el titular de un COA o CO facilitará a los inspectores de la AAC y al personal asignado por la AAC para investigación de accidentes, el libre acceso a cualquier documento y registro que tenga relación con las operaciones que la AAC haya autorizadas a dicho operador.

CAPÍTULO VI

DE LAS LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO

REGLAS GENERALES RELATIVAS A LAS LICENCIAS

De las Licencias

Art. 138.- Las disposiciones contenidas en este Reglamento norman los requerimientos para el otorgamiento y renovación de las siguientes Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, así como sus habilitaciones. Los requisitos aquí establecidos se detallan en las Regulaciones que desarrollan el presente Reglamento:

- a) Personal de vuelo:
- Piloto privado – avión
 - Piloto comercial – avión
 - Piloto de transporte de línea aérea – avión
 - Piloto privado – helicóptero
 - Piloto comercial – helicóptero
 - Piloto de transporte de línea aérea – helicóptero
 - Piloto de planeador
 - Piloto de globo libre
 - Auxiliar de cabina
 - Mecánico de a bordo
- b) Otro personal:
- Técnico de mantenimiento de aeronaves
 - Controlador de tránsito aéreo
 - Despachador de aeronaves
 - Técnico Especialista en Información Aeronáutica
 - Técnico Meteorólogo Aeronáutico

El solicitante de una licencia, cumplirá con los requisitos pertinentes en materia de edad, conocimientos, experiencia, instrucción de vuelo, pericia y aptitud psicofísica estipulados para dichas licencias en este Reglamento y desarrollados en las regulaciones aplicables; además demostrará a través de la realización de exámenes teóricos y prácticos de acuerdo con la especialidad, ante la Autoridad de Aviación Civil o a quién ésta designe, que cumple con los requisitos en materia de conocimientos y pericia estipulados para dichas licencias y sus habilitaciones. La nota mínima de aprobación es siete.

La administración y ejecución de dichos exámenes se desarrollan en las Regulaciones aplicables.

De la autorización para actuar como Miembro de la Tripulación de Vuelo.

Art. 139.- Para actuar como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave con matrícula salvadoreña es necesario ser titular de una licencia válida y vigente, otorgada por la AAC, de conformidad con los requisitos de este Reglamento, las Regulaciones aplicables y apropiada a las funciones que deba de ejercer.

En el caso de aeronaves con matrícula extranjera operadas por un operador aéreo salvadoreño debidamente certificado, la AAC podrá exigir al operador que los tripulantes posean y mantengan válida y vigente, además de la licencia del Estado de matrícula de la aeronave, la licencia salvadoreña.

Convalidación de las Licencias y Certificados Médicos

Art. 140.- Cuando la Autoridad de Aviación Civil, convalide una licencia extranjera, en vez de emitir su propia licencia o certificado médico hará constar la convalidación mediante la emisión de un certificado de convalidación el cual deberá acompañar a la licencia extranjera y reconocerá ésta como equivalente a las emitidas por la AAC, la validez de la autorización no excederá el plazo de validez de la licencia extranjera.

El poseedor de un certificado de convalidación de licencia de piloto, podrá actuar como piloto al mando de una aeronave civil con matrícula salvadoreña, ejerciendo únicamente los privilegios de piloto privado.

La convalidación estará basada y sujeta a las limitaciones establecidas en las Regulaciones aplicables de acuerdo al tipo de licencia y cualquier otro documento, que la Autoridad de Aviación Civil estime conveniente.

Para los efectos de los certificados médicos, se requerirá que éste, sea reconocido por un médico designado por la Autoridad de Aviación Civil.

De la vigencia y validez de las Licencias

Art. 141.- La Autoridad de Aviación Civil expedirá licencias cuya vigencia será de cinco años, renovables por períodos iguales.

La validez de éstas, en el caso de licencias para pilotos, mecánico de a bordo, auxiliares de cabina y controladores de tránsito aéreo, la determinará la vigencia del certificado médico de acuerdo con lo especificado en el artículo 204 de este Reglamento, en el caso de las otras licencias su validez se determinará por su vigencia.

Para renovar las licencias el poseedor deberá acreditar ante la AAC experiencia reciente estipulada para cada licencia en las Regulaciones aplicables.

Instrucción reconocida y organización de instrucción reconocida

Art. 142.- Toda persona que solicite la extensión de una licencia especificada en este Reglamento deberá haber completado satisfactoriamente un curso de instrucción aprobado por la AAC y/o poseer la experiencia requerida en las Regulaciones aplicables, para dicha licencia.

Competencia lingüística

Art. 143.- Los pilotos de avión y helicópteros, que realicen vuelos internacionales a países donde se hable una lengua diferente al castellano, y los controladores de tránsito aéreo deberán de hablar el idioma inglés al nivel 6 de acuerdo a lo establecido en el anexo 1 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

Aquellos que demuestren una competencia inferior al nivel 6 se evaluarán a intervalos determinados en las regulaciones aplicables, conforme al nivel demostrado de competencia lingüística.

Reglas Generales Relativas a las Licencias y Habilitaciones para Piloto

Especificaciones relativas a la emisión de Licencias

Art. 144.- Para actuar como piloto al mando o como copiloto de una aeronave que pertenezca a alguna de las siguientes categorías, deberá ser titular de una licencia de piloto expedida de conformidad a las disposiciones de este Reglamento y las Regulaciones aplicables:

- Avión
- Helicóptero
- Planeador
- Globo libre

La categoría de aeronave se incluirá en el título de la licencia.

Cuando el titular de una licencia de piloto desee obtener una licencia para la categoría adicional de aeronave, la Autoridad de Aviación Civil, expedirá al titular una licencia adicional de piloto para dicha categoría de aeronave.

Para la emisión de una licencia o habilitación, el solicitante cumplirá con los requisitos pertinentes en materia de edad, conocimientos, experiencia, instrucción de vuelo, pericia y aptitud psicofísica estipulados para dicha licencia o habilitación en este Reglamento y las Regulaciones aplicables.

Habilitaciones de Clase y Tipo.

Art. 145.- Se establecen habilitaciones de clase para aviones certificados para operaciones con un solo piloto y comprenderán:

- a) Monomotores terrestres.
- b) Hidroaviones Monomotores.
- c) Multimotores terrestres.
- d) Hidroaviones multimotores

Se establecen Habilitaciones de tipo para:

- a) Aviones grandes.
- b) Aviones propulsados por turbina.
- c) Cada tipo de helicóptero.
- d) Cualquier tipo de aeronave siempre que lo considere necesario la Autoridad de Aviación Civil.

Circunstancias en que se requieren Habilitaciones de Clase y Tipo.

Art. 146.- Para actuar como piloto al mando o como copiloto de una aeronave, el titular de la licencia habrá recibido una habilitación de clase o tipo, cuando se requiera en virtud de las disposiciones contenidas en el artículo anterior.

Cuando se expida una habilitación de tipo que limite las atribuciones a las de copiloto, en la habilitación se anotará dicha limitación.

Para vuelos de instrucción, de ensayo o para los especiales realizados sin remuneración y que no transporten pasajeros, se proporcionará una autorización especial por escrito, hasta por 60 días, al titular de la licencia en lugar de expedir una habilitación de clase ó de tipo siempre que:

- a) La AAC haya autorizado el vuelo o serie de vuelos;
- b) La AAC determine que el nivel equivalente de seguridad operacional del vuelo puede lograrse a través de las limitaciones de operación establecidas en la autorización;
- c) El solicitante demuestre que es imposible obtener entrenamiento para la habilitación de tipo;
- d) El vuelo se realice dentro del espacio aéreo nacional;
- e) Que la operación no sea por remuneración, salvo que dicha remuneración sea por el uso de la aeronave para entrenamiento o la conducción de un examen práctico; y,
- f) Que la aeronave lleve solamente la tripulación que se considera esencial para dicho vuelo.

Requisitos para emitir Habilitaciones de Clase y Tipo.

Art. 147.- Los requisitos para emitir habilitaciones de clase y tipo son los siguientes:

a) Para Habilitación de Clase: El solicitante tendrá que haber demostrado ante la AAC, un grado de pericia apropiado a la licencia en una aeronave de la clase respecto a la cual desee la habilitación.

b) Para Habilitación de Tipo:

1. Que el solicitante haya adquirido, bajo la supervisión respectiva, experiencia en el tipo de aeronave que se trate, y/o en simulador de vuelo en los aspectos siguientes:
 - i) Los procedimientos y maniobras de vuelo durante todas las fases;
 - ii) los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relacionados con las fallas y mal funcionamiento del equipo, tales como el grupo motor, otros sistemas de la aeronave y la célula.
 - iii) Si corresponde, los procedimientos de vuelo por instrumentos, comprendidos los procedimientos de aproximación por instrumentos, de aproximación frustrada y de aterrizaje en condiciones normales, anormales y de emergencia y también la falla simulada de motor.
 - iv) Los procedimientos relacionados con la incapacitación y la coordinación de la tripulación, incluso la asignación de tareas propias del piloto; la cooperación de la tripulación y la utilización de listas de verificación.
2. Que el solicitante haya demostrado la pericia y conocimiento requeridos para la utilización segura del tipo de aeronave de que se trate, correspondiente a las funciones del piloto al mando ó del copiloto, según el caso; y,
3. Que igualmente el solicitante haya demostrado al nivel de la Licencia de Transporte de Línea Aérea, el grado de conocimientos que determine la Autoridad de Aviación Civil.

El solicitante tendrá que haber demostrado la pericia y los conocimientos necesarios, mediante la aprobación de exámenes teórico-prácticos, para la utilización segura del tipo de aeronave de que se trate, correspondiente a los requisitos para el otorgamiento de la licencia y las funciones de piloto del solicitante.

Utilización de Simuladores de Vuelo para las demostraciones de pericia.

Art. 148.- La utilización de un simulador de vuelo para la ejecución de las maniobras exigidas durante la demostración de la pericia a los efectos de la expedición de una licencia ó habilitación, será aprobada o autorizada por la Autoridad de Aviación Civil, quien se asegurará de que el simulador de vuelo utilizado es apropiado para tal fin.

Circunstancias en las que se requiere Habilitación de Vuelo por Instrumentos.

Art. 149.- Para actuar como piloto al mando o como copiloto en una aeronave de acuerdo a las reglas de vuelo por instrumentos es necesario que el poseedor de la licencia tenga una habilitación de vuelo por instrumentos anotado en su licencia.

El poseedor de ésta habilitación deberá realizar un examen práctico de demostración de pericia cada 24 meses a partir de la expedición de la misma, dicho requisito deberá realizarse en un centro de instrucción autorizado por la AAC.

Circunstancias en las que se requiere autorización para impartir Instrucción en Vuelo o en tierra.

Art. 150.- Para impartir la instrucción en vuelo o tierra exigida para expedir una licencia, el poseedor de la licencia deberá tener:

1. Una habilitación de instructor en vuelo o en tierra anotado en la licencia del titular: ó
2. La autorización para actuar como agente de algún centro de instrucción autorizado ó que haya sido facultado por la Autoridad de Aviación Civil para impartir instrucción.

Uso de bitácoras de vuelo.

Art. 151.- Toda persona que solicite una licencia de piloto o que posea una licencia de piloto deberá mantener una bitácora personal de vuelo en la cual anotará la experiencia obtenida para la emisión de una licencia y/o habilitación, así como demostrar el mantenimiento de la competencia y experiencia reciente para la renovación de las mismas.

La bitácora deberá de tener, además de los datos personales del poseedor de la licencia, la siguiente información respecto de cada vuelo:

- a) Fecha de cada vuelo
- b) Tipo y matrícula de la aeronave
- c) Posición en la que actuó en el vuelo ya sea como piloto al mando o como copiloto
- d) Condiciones del vuelo: si fue de día, de noche, en condiciones IFR o VFR
- e) Lugar de salida, de llegada y de puntos intermedios si los hubiera
- f) Tiempo de vuelo
- g) En el caso de planeadores: el tipo de lanzamiento utilizado para el vuelo
- h) En el caso de globos: el método de inflado usado para el vuelo

Los datos deberán ser anotados por el titular de la misma y cualquier información que se compruebe que no es real será acreedor a las sanciones establecidas en la Ley Orgánica de Aviación Civil.

Las horas de vuelo cuando se hayan realizado en aeronaves de una escuela certificada o de un aeroclub, deberán ser certificadas por dicha escuela o aeroclub o por el instructor autorizado. En ningún caso la AAC certificará las horas de vuelo, pero se reserva el derecho de corroborar la información contenida en las bitácoras.

Reconocimiento del tiempo de vuelo.

Art. 152.- El alumno piloto ó titular de una licencia de piloto tendrá derecho a que se acredite por completo, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para expedir inicialmente una licencia de piloto ó para expedir una licencia de piloto de grado superior, todo vuelo que haya efectuado solo, en instrucción con doble mando y como piloto al mando.

Cuando el titular de una licencia de piloto actúe de copiloto de una aeronave que requiera copiloto, tendrá derecho a que se acredite a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para una licencia de piloto de grado superior como máximo, el 50% del tiempo que haya volado como copiloto.

Cuando el titular de una licencia de piloto actúe de copiloto desempeñando las funciones y obligaciones de un piloto al mando, bajo la supervisión del piloto al mando, tendrá derecho a que se le acredite por completo dicho tiempo de vuelo a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para una licencia de piloto de grado superior.

Mantenimiento de la competencia de una Licencia de piloto.

Art. 153.- El poseedor de una licencia de piloto no podrá actuar como piloto al mando de una aeronave a menos que en los 24 meses precedentes al mes en que actuará como piloto al mando, haya realizado un entrenamiento recurrente, el cual consistirá en una hora de entrenamiento en tierra y una hora de entrenamiento en vuelo, el contenido de dicho entrenamiento se detalla en las Regulaciones correspondientes al otorgamiento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutica.

Dicho entrenamiento se detalla en su bitácora de vuelo y esta firmada por el instructor que lo impartió y sellada por la escuela donde recibió el entrenamiento.

Para actuar como piloto al mando en una aeronave transportando pasajeros deberá cumplir con los requerimientos detallados en las Regulaciones correspondientes.

Para mantener la competencia de una habilitación de tipo deberá cumplir con los requerimientos detallados en las Regulaciones correspondientes al otorgamiento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.

Limitación de las atribuciones de pilotos relativos a la edad.

Art. 154.- Ninguna persona podrá actuar como piloto al mando de una aeronave que se encuentre dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial internacional regular y no regular por remuneración o arrendamiento, cuando los titulares de la licencia hayan cumplido los sesenta años de edad o, en el caso de operaciones con mas de un piloto, en las que el otro piloto tenga menos de sesenta años, cuando hayan cumplido los sesenta y cinco años.

Del permiso para piloto estudiante.

Alumno piloto.

Art. 155.- Ninguna persona podrá recibir instrucción de vuelo a menos que sea poseedor de un Permiso para Piloto Estudiante, para la obtención del mismo deberá reunir los requisitos siguientes:

- a) Tener como mínimo 17 años de edad
- b) Poseer una evaluación médica clase II

Los pilotos estudiantes no volarán solos, a menos que lo hagan bajo la supervisión o con autorización de un instructor de vuelo reconocido. Ningún alumno piloto volará solo en una aeronave en vuelo internacional.

Licencias y Habitaciones para Piloto.

De la Licencia de Piloto Privado - Avión y/o Helicóptero.

Requisitos para expedir la Licencia.

Art. 156.- Para la obtención de una Licencia de Piloto Privado Avión y/o Helicóptero el solicitante deberá ser titular de un Permiso de Piloto Estudiante, tener como mínimo 17 años de edad y haber demostrado un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la licencia de piloto privado Avión y/o Helicóptero, confiere a su titular, experiencia de vuelo, haber recibido instrucción de vuelo, demostrar pericia como piloto al mando.

Los requisitos anteriormente señalados se desarrollan en las Regulaciones aplicables.

Atribuciones del titular de la Licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas.

Art. 157.- Todo titular actuará sin remuneración, como piloto al mando ó como copiloto de cualquier avión que realice vuelos no remunerados.

Para que las atribuciones que otorga la licencia puedan ejercerse de noche, deberá poseer Habilitación de Vuelo por Instrumentos.

De la Licencia de Piloto Comercial - Avión y/o Helicóptero.

Requisitos para expedir la Licencia.

Art. 158.- Para la obtención de una Licencia de Piloto Comercial Avión y/o Helicóptero el solicitante deberá ser titular de una Licencia de Piloto Privado, tener como mínimo 18 años de edad y haber demostrado un nivel de

conocimientos apropiados a las atribuciones que la Licencia de Piloto Comercial Avión y/o Helicóptero, confiere a su titular, experiencia de vuelo, haber recibido instrucción de vuelo, demostrar pericia como piloto al mando.

El desarrollo de los requisitos anteriormente señalados se desarrollan en las Regulaciones aplicables.

Art. 159.- Las atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas, son las siguientes:

- a) Ejercer todas las atribuciones del titular de una Licencia de Piloto Privado- Avión y/o Helicóptero.
- b) Actuar como piloto al mando de cualquier avión y/o helicóptero dedicados a vuelos que no sean de transporte comercial.
- c) Actuar como piloto al mando en servicios de transporte aéreo comercial en cualquier avión y/o helicóptero certificado para operaciones con un solo piloto.
- d) Actuar como copiloto en servicios de transporte aéreo comercial en aviones y/o helicóptero que requieran copiloto.

Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, el solicitante deberá tener Habilitación de Vuelo por Instrumentos.

De la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea - Avión y/o Helicóptero.

Requisitos para expedir la Licencia.

Art. 160.- Para la obtención de una Licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea Avión y/o Helicóptero el solicitante deberá ser titular de una Licencia de Piloto Comercial, tener como mínimo 21 años de edad y haber demostrado un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea Avión y/o Helicóptero, confiere a su titular, experiencia de vuelo, haber recibido instrucción de vuelo, demostrar pericia como piloto al mando.

El desarrollo de los requisitos anteriormente señalados se desarrollan en las Regulaciones aplicables.

Art. 161.- Las atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas, son las siguientes:

- a) Ejercer todas las atribuciones del titular de una Licencia de Piloto Privado y Piloto Comercial - Avión y/o Helicóptero y de una Habilitación de Vuelo por Instrumentos - Avión y/o Helicóptero; y,
- b) Actuar como piloto al mando y de copiloto de aviones y/o helicópteros en servicio de transporte aéreo.

De la Habilitación de Vuelo por Instrumentos - Avión y/o Helicóptero.

Requisitos para expedir la Habilitación

Art. 162.- Para la obtención de una Habilitación de Vuelo por Instrumentos Avión y/o Helicóptero el solicitante deberá ser titular de cómo mínimo de una Licencia de Piloto Privado, y haber demostrado un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la Habilitación de Vuelo por Instrumentos Avión y/o Helicóptero, confiere a su titular, experiencia de vuelo, haber recibido instrucción de vuelo, demostrar pericia como piloto al mando.

El desarrollo de los requisitos anteriormente señalados se desarrollan en las Regulaciones correspondientes.

Atribuciones del titular de la Habilitación y condiciones que deben observarse para ejercerlas.

Art. 163.- Las atribuciones de un titular de una Habilitación de Vuelo por Instrumentos serán pilotar Aviones y/o Helicópteros en vuelos IFR.

Si la prueba práctica de demostración de pericia para obtener dicha habilitación se efectúa en un avión monomotor se anotará dicha limitación en la licencia. Para poder ejercer las atribuciones en un avión multimotor deberá haber demostrado en dicho avión la maniobra establecida en las Regulaciones correspondientes.

Habilitaciones de Instructor de Vuelo para Aviones y/o Helicópteros.

Requisitos para expedir la Habilitación.

Art. 164.- El solicitante habrá satisfecho los requisitos en materia de conocimientos para la expedición de una Habilitación de Instructor de Vuelo de – Avión y/o Helicóptero según corresponda, especificados en este Reglamento y tendrá que haber demostrado asimismo, un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la Licencia de Instructor de Vuelo confiere a su titular, así como la experiencia, instrucción y demostración de pericia pertinentes.

El desarrollo de los requisitos anteriormente señalados se desarrollan en las Regulaciones correspondientes al otorgamiento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.

Art. 165.- Las atribuciones del titular de la habilitación y condiciones que deben observarse para ejercerlas, son las siguientes:

- a) Supervisar los vuelos que los alumnos realicen solos; y,
- b) Impartir instrucción de vuelo para el otorgamiento de la Licencia de Piloto Privado, de Piloto Comercial, Habilitación de Vuelo por Instrumentos y de la Habilitación de Instructor, de Vuelo Rasante, Instructor de Aviones y/o Helicópteros multimotores.

Además que el instructor de vuelo sea:

- 1- Por lo menos titular de una licencia y habilitación respecto a las cuales se imparte la instrucción, en la categoría apropiada de la aeronave;
- 2- Titular de la licencia y habilitación necesarias para actuar como piloto al mando de la aeronave en que se imparte la instrucción; y,
- 3- Que las atribuciones de instructor de vuelo otorgadas estén anotadas debidamente en la licencia.

De la Habilitación de Vuelo Rasante

Art. 166.- Los requisitos para expedir la habilitación son los siguientes:

- a) Ser titular de una Licencia de Piloto Comercial;
- b) Comprobar que ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida para vuelo rasante; y,
- c) De no haber realizado un curso de instrucción, deberá comprobar ante la AAC que tiene por lo menos 250 horas de vuelo, de las cuales 40 como mínimo deberán haber sido acumuladas en operaciones de vuelo rasante, bajo la supervisión directa de un piloto instructor.

De la Licencia de Piloto Planeador

Art. 167.- Requisitos para expedir la Licencia.

Para la obtención de una Licencia de Piloto Planeador el solicitante deberá tener como mínimo 16 años de edad y haber demostrado un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la Licencia de Piloto Planeador,

confiere a su titular, experiencia de vuelo, haber recibido instrucción de vuelo, demostrar pericia como piloto al mando.

El desarrollo de los requisitos anteriormente señalados se desarrollan en las Regulaciones correspondientes al otorgamiento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.

Art. 168.- Las atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas, son las siguientes:

- a) Actuar como piloto al mando de cualquier planeador, además de que el titular tenga experiencia operacional en el método de lanzamiento utilizado.
- b) Para poder transportar pasajeros, el titular de la licencia habrá acumulado un mínimo de 10 horas de vuelo como piloto de planeadores.

De la Licencia de Piloto de Globo Libre

Requisitos para expedir la Licencia

Art. 169.- Para la obtención de una Licencia de Piloto de Globo Libre, el solicitante deberá tener como mínimo 16 años de edad y haber demostrado un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la Licencia de Piloto de Globo Libre, confiere a su titular, experiencia de vuelo, haber recibido instrucción de vuelo, demostrar pericia como piloto al mando.

El desarrollo de los requisitos anteriormente señalados se desarrollan en las Regulaciones correspondientes.

Art. 170.- Las atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas, son las siguientes:

Actuar, como piloto al mando de cualquier globo libre, siempre que tenga experiencia operacional con globos libres ya sea de aire caliente o de gas según corresponda.

De las Licencias para Miembros de la Tripulación de Vuelo, que no sean pilotos.

Licencia de Mecánico de Abordo

Requisitos para expedir la Licencia de conocimientos

Art. 171.- Para la obtención de una Licencia de Mecánico de Abordo el solicitante deberá tener como mínimo 18 años de edad y haber demostrado un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la Licencia de Mecánico de Abordo, confiere a su titular, experiencia de vuelo, haber recibido instrucción de vuelo, demostrar pericia como mecánico de abordo.

El desarrollo de los requisitos anteriormente señalados se desarrollan en las Regulaciones correspondientes al otorgamiento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.

Art. 172.- Las atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas, son las siguientes:

Actuar como tal en los tipos de aeronaves en los que haya demostrado los conocimientos y la pericia que determine la Autoridad de Aviación Civil, basándose en los requisitos especificados en este Reglamento, aplicables a la operación segura de tal tipo de aeronave.

Los tipos de aeronaves en los que el titular de la licencia de mecánico de abordo este autorizado a ejercer las atribuciones que le confiere dicha licencia, se anotarán en la misma.

De la Licencia de Auxiliar de Cabina

Art. 173.- Requisitos para expedir la Licencia:

Para la obtención de una Licencia de Auxiliar de Cabina, el (la) solicitante deberá tener como mínimo 18 años de edad y haber demostrado un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la Licencia de Auxiliar de Cabina, confiere a su titular, experiencia de vuelo, haber recibido instrucción de vuelo, demostrar pericia como auxiliar de cabina.

El desarrollo de los requisitos anteriormente señalados se desarrollan en las Regulaciones correspondientes al otorgamiento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutica.

Art. 174.- Las atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas, son las siguientes:

Actuar como auxiliar de cabina, en los tipos de aeronaves en los que haya demostrado los conocimientos y la pericia determinados por la Autoridad de Aviación Civil.

Renovación de la Licencia y Mantenimiento de la Competencia

Art. 175.- Para que las atribuciones que otorga la licencia puedan ejercerse, el solicitante habrá realizado un chequeo de proficiencia cada año, a partir de la emisión de la licencia.

Para renovar la licencia el solicitante deberá cumplir con el requisito anterior.

De las licencias y habilitaciones para el personal que no pertenezca a la tripulación de vuelo.

En relación al aprendiz de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves.

Art. 176.- La Autoridad de Aviación Civil extenderá un permiso para aprendiz de técnico mecánico de mantenimiento, a aquellas personas que llenen los requisitos siguientes:

- a) Estudios secundarios completos o su equivalente en un sistema extranjero de educación.
- b) 18 años de edad como mínimo.

En el caso que el solicitante fuere menor de edad, deberá presentar autorización debidamente legalizada de los padres o tutores.

De la Licencia de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves

Requisitos para su obtención

Art. 177.- Para la obtención de una licencia de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves, el solicitante deberá tener como mínimo 18 años de edad y haber demostrado un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la Licencia de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves le confiere a su titular, experiencia, haber recibido curso de instrucción y demostrar pericia como técnico de mantenimiento de aeronaves.

El desarrollo de los requisitos anteriormente señalados se desarrollan en las Regulaciones correspondientes al otorgamiento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutica.

Art. 178.- Las atribuciones del titular de la Licencia de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves y condiciones que deben observarse para ejercerlas, son las siguientes:

Certificar la aeronavegabilidad de una aeronave, componentes o partes de los mismos después de que se haya llevado a cabo una reparación o modificación autorizada, o la instalación de un sistema motopropulsor, accesorio, instrumento o parte del equipo firmar un visto bueno de mantenimiento después de efectuadas la inspección, las operaciones de mantenimiento o servicio corriente. Estas atribuciones se ejercerán de acuerdo a lo establecido en las Regulaciones correspondientes al otorgamiento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutica.

Habilitaciones

Art. 179.- Se establecen las siguientes Habilitaciones para las Licencias de Técnico de Mantenimiento de aeronaves:

- Aeronaves
- Motores

Las especificaciones y alcances de estas habilitaciones se describen en las Regulaciones correspondientes.

Renovación de la Licencia

Art. 180.- Para poder realizar la renovación de la licencia el solicitante habrá demostrado que ha ejercido los privilegios que la licencia en los periodos establecidos en las Regulaciones correspondientes al otorgamiento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutica.

De la Licencia de Controlador (a) de Tránsito Aéreo

Requisitos para el otorgamiento de la Licencia

Art. 181.- Para la obtención de una Licencia Controlador de Tránsito Aéreo el solicitante deberá tener como mínimo 21 años de edad y haber demostrado un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo, confiere a su titular, experiencia, haber recibido instrucción, demostrar pericia como controlador de tránsito aéreo.

El desarrollo de los requisitos anteriormente señalados se desarrollan en las Regulaciones correspondientes al otorgamiento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.

De las Habilitaciones de Controlador de Tránsito Aéreo

Categorías de las Habilitaciones de Controlador de Tránsito Aéreo

Art. 182.- Las Habilitaciones de Controlador de Tránsito Aéreo comprenderán las categorías siguientes:

- a) Habilitación de control de aeródromos;
- b) Habilitación de control de aproximación: procedimientos;
- c) Habilitación de control de aproximación: por vigilancia;
- d) Habilitación de control de radar de precisión para la aproximación
- e) Habilitación de control de área por procedimientos; y,
- f) Habilitación de control de área por vigilancia.

El desarrollo de los requisitos para el otorgamiento de las habilitaciones antes mencionadas, se desarrollan en las Regulaciones correspondientes al otorgamiento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.

Validez de las Habilitaciones

Art. 183.- La habilitación perderá su validez cuando el controlador de tránsito aéreo haya dejado de ejercer las atribuciones que aquella le confiere por un período de 6 meses, dicha habilitación seguirá sin validez mientras no se haya comprobado la aptitud del controlador, para ejercer las atribuciones correspondientes a la habilitación.

Atribuciones del titular de una Habilitación de Controlador de Tránsito Aéreo y condiciones que deben observarse para ejercerlas.

Art. 184.- Las atribuciones del titular de una Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo con una o más de las habilitaciones que se indican a continuación serán:

- a) Habilitación de control de aeródromo; Proporcionar y/o supervisar como se proporciona el servicio de control de aeródromo, en el aeródromo.
- b) Habilitación de control de aproximación por procedimientos; Proporcionar y/o supervisar como se proporciona el servicio de control de aproximación en el aeródromo o aeródromos dentro del espacio aéreo o la parte del mismo que esté bajo la jurisdicción de la dependencia que presta el servicio de control de aproximación.
- c) Habilitación de control de aproximación por vigilancia; Proporcionar y/o supervisar como se proporciona el servicio de control de aproximación con sistemas de vigilancia ATS pertinentes en el aeródromo o aeródromos, dentro del espacio aéreo o la parte del mismo que esté bajo la jurisdicción de la dependencia que presta el servicio de control de aproximación; las atribuciones incluirán el desempeño de funciones en radar de vigilancia.
- d) Habilitación de control radar de precisión para la aproximación: proporcionar y/o supervisar, como se proporciona el servicio radar de precisión para la aproximación en el aeródromo.
- e) Habilitación de control de área por procedimientos: Proporcionar y/o supervisar como se proporciona el servicio de control de área dentro del área de control o parte de la misma; y,
- f) Habilitación de control de área por vigilancia; proporcionar y/o supervisar como se proporciona el servicio de control de área con un sistema de vigilancia ATS, dentro del área de control o parte de la misma.

Antes de ejercer las atribuciones indicadas anteriormente, el titular de la licencia se la familiarizará con toda la información pertinente y vigente.

De la renovación de la Licencia

Art. 185.- Para renovar la licencia el solicitante deberá haber recibido un curso de refresco aprobado por la AAC dentro de los últimos 12 meses al vencimiento de la licencia.

De las Licencias de Encargado de Operaciones de Vuelo/ Despachador de Vuelo

Requisitos para el otorgamiento de las Licencias

Art. 186.- Para la obtención de una Licencia de Encargado de Operaciones de Vuelo/Despachador de vuelo tener como mínimo 21 años de edad y haber demostrado un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la Licencia de Encargado de Operaciones/Despachador de Vuelo, confiere a su titular, experiencia de vuelo, haber recibido instrucción de vuelo, demostrar pericia como Encargado de Operaciones/Despachador de Vuelo.

El desarrollo de los requisitos anteriormente señalados se desarrollan en las Regulaciones correspondientes al otorgamiento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.

Atribuciones del titular de la Licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas.

Art. 187.- Las atribuciones del titular de una Licencia de Encargado de Operaciones de Vuelo serán prestar servicio en calidad de tal, con responsabilidad respecto a toda área para la cual él satisfaga los requisitos estipulados en el Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Para renovar la licencia deberá presentar constancia de haber recibido un curso de refresco como mínimo en los últimos 24 meses al vencimiento de la licencia.

De la Licencia de Técnico Especialista en Información Aeronáutica

Requisitos para el otorgamiento de la Licencia

Art. 188.- Para la obtención de una Licencia Técnico Especialista en Información Aeronáutica el solicitante deberá tener como mínimo 18 años de edad y haber demostrado un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la Licencia Técnico Especialista en Información Aeronáutica, confiere a su titular, en conocimientos, experiencia y habilidades.

El desarrollo de los requisitos anteriormente señalados se desarrollan en las Regulaciones correspondientes al otorgamiento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutica.

De las Habilitaciones de Técnico Especialista en Información Aeronáutica

Categorías de las Habilitaciones

Art. 189.- Las Habilitaciones de Técnicos Especialistas en Información Aeronáutica comprenden las categorías siguientes:

- a) Especialista AIS de Aeródromo;
- b) Especialista AIS Publicaciones;
- c) Especialista AIS Cartografía Aeronáutica (AIS/ MAP); y,
- d) Supervisor de los Servicios de Información Aeronáutica.

Requisitos para expedir una Habilitación de Técnico Especialista en Información Aeronáutica

Art. 190.- El solicitante deberá haber cursado y aprobado un curso AIS-021 para todas las habilitaciones y demostrado un nivel de conocimiento y habilidades apropiados a las atribuciones que se le confieren en cada habilitación; en el caso de las habilitaciones de contenidas en los literales c) y d) del Artículo anterior se requiere además haber cursado y aprobado el curso especial para cada caso.

De la validez de las Habilitaciones

Art. 191.- La habilitación perderá su validez cuando el Técnico Especialista en Información Aeronáutica haya dejado de ejercer las funciones que aquella le confiere, por período mayor de un año. En este caso, el solicitante de la renovación deberá satisfacer una evaluación teórica con una nota mínima de siete (7.0) y una práctica evaluada en un AIS de Aeródromo de por lo menos treinta días.

De la renovación de la Licencia

Art. 192.- Para renovar la licencia el solicitante deberá haber recibido un curso de refresco aprobado por la AAC dentro de los Últimos 24 meses al vencimiento de la licencia.

De la Licencia de Técnico Meteorólogo Aeronáutico.

Art. 193.- Los requisitos para el otorgamiento de la Licencia de Técnico Meteorólogo Aeronáutico y Habilitación de Observador del Tiempo Meteorológico consisten en lo siguiente: El solicitante habrá cumplido 18 años de edad y haber cursado y aprobado un Curso de Observador del Tiempo (Clase IV), en un centro meteorológico reconocido, pero cuyo fin deberá presentar a la Autoridad de Aviación Civil el Diploma o Certificado correspondiente.

Cuando no haya recibido el citado curso, el solicitante deberá haber recibido instrucción durante un año bajo la supervisión de un poseedor de licencia de Observador del Tiempo Meteorológico y luego rendir un examen teórico y práctico ante la Autoridad de Aviación Civil.

De la experiencia

Art. 194.- El solicitante deberá tener una experiencia mínima de tres meses como observador del Tiempo Meteorológico, bajo supervisión de un poseedor de Licencia de Observador del Tiempo Meteorológico, Auxiliar o de un Meteorólogo Instructor.

Requisitos para el otorgamiento de la Habilitación de Auxiliar Meteorólogo

Art. 195.- Tales requisitos consisten en lo siguiente: haber cursado y aprobado un Curso de Meteorólogo Clase III, haber cursado y aprobado un Curso de Meteorología Clase IV en un centro meteorológico reconocido, para cuyo fin deberá presentar a la Autoridad de Aviación Civil el Diploma o Certificado correspondiente y haber ejercido como Observador del Tiempo Meteorológico, como mínimo durante un año, bajo la supervisión de un Meteorólogo Previsor.

Requisitos para el otorgamiento de la Habilitación Meteorólogo Previsor

Art. 196.- Tales requisitos consisten en lo siguiente: haber cursado y aprobado un Curso de Meteorólogo Clase III y un Curso de Meteorología Sinóptica en un centro meteorológico reconocido, para cuyo fin deberá presentar a la Autoridad de Aviación Civil el Diploma o Certificado correspondiente y haber ejercido como Meteorólogo Aeronáutico o Sinóptico, como mínimo durante un año.

CAPÍTULO VII DEL PERSONAL CERTIFICADOR

Del personal Certificador del Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo, Reconstrucción y Alteraciones

Art. 197.- El titular de una Licencia de Técnico en Mantenimiento de Aeronaves, puede realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo con lo indicado en este Reglamento y las Regulaciones aplicables, siempre que:

- a) Actúe dentro de una organización de mantenimiento aprobada por la Autoridad de Aviación Civil.
- b) El titular de un certificado de organización de mantenimiento aprobada puede realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo con lo establecido en la Regulación correspondiente.
- c) Los trabajos de mantenimiento preventivo que se autorizarán están comprendidos en las Regulaciones aplicables.
- d) Un fabricante certificado por la Autoridad de Aviación del país donde esta ubicado, puede:

- 1) Reconstruir o modificar una aeronave, motor, hélice o dispositivo fabricado por él de acuerdo con un Certificado tipo o Certificado de Producción en vigencia.
- 2) Reconstruir o modificar cualquier dispositivo o parte de aeronave, motor, hélice o dispositivo fabricado por él conforme a una orden técnica estándar (OTE/TSO), autorización de fabricación de partes (AFP/PMA) o una especificación de proceso aprobadas por la Autoridad de Aviación Civil y
- 3) Realizar cualquier inspección requerida en una aeronave por él fabricada, mientras opera bajo un Certificado de Producción vigente o según un sistema de inspección de producción aprobado vigente para tal aeronave.

Art. 198.- En lo que se refiere a la certificación de retornar a servicio después del mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración, no se puede aprobar para retornar a servicio una aeronave, estructura de aeronave, motor, hélice, dispositivo o parte componente que haya sido sometido a mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración, a menos que:

- a) Las anotaciones en los registros de mantenimiento requeridos los Artículos 200 ó 201 de este Reglamento, como sea aplicable, hayan sido efectuados;
- b) El formulario de reparación o alteración autorizado por la Autoridad de Aviación Civil, haya sido llenado de la manera prescrita por ésta; y
- c) Si una reparación o una alteración produce algún cambio en las limitaciones de operación, peso y balance o datos de vuelo de la aeronave, contenidas en el manual de vuelo aprobado, las limitaciones de operación o datos de vuelo serán adecuadamente revisadas y aprobadas.

Personas autorizadas para certificar el retorno a servicio de aeronaves, estructuras de aeronaves, motores, hélices, dispositivos o partes componentes después del mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración.

Art. 199.- El titular de una Licencia de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves con habilitación en aeronave y motor podrá aprobar el retorno a servicio de una aeronave, motor, hélice, componente, o parte de ésta, siempre que actúe de conformidad con las condiciones indicadas en los incisos a) del Artículo 197 de éste Capítulo.

El titular de un Certificado de Taller Aeronáutica puede aprobar una aeronave, estructura, hélice, dispositivo o parte componente para retorno a servicio como está previsto en la Regulación aplicable.

Un fabricante certificado por la Autoridad de Aviación del país donde esta ubicado, puede aprobar para retornar al servicio cualquier aeronave, estructura, motor, hélice, dispositivo o parte componente en el cual el fabricante haya trabajado bajo el Artículo 197 inciso d). Sin embargo, excepto para alteraciones menores, el trabajo deberá ser realizado de acuerdo con datos técnicos aprobados por la AAC.

Contenido, forma y disposición de los registros de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteración

Art. 200.- En cuanto a las anotaciones en los registros de mantenimiento, se dictan las siguientes reglas:

- a) Excepto como se indica en la letra b) de éste Artículo, quien realiza mantenimiento, mantenimiento preventivo, cambio de unidades, reconstrucción, o alteración en una aeronave, estructura de aeronave, motor, hélice, dispositivo o parte componente, anotará en los registros de mantenimiento correspondientes, el contenido de la siguiente información:
 - 1) Una descripción (o referencia a datos aceptados por la Autoridad de Aviación Civil), del trabajo realizado.
 - 2) La fecha de conclusión de los trabajos realizados.

- 3) El nombre y número de la licencia de la persona certificadora a nombre de la organización de mantenimiento aprobada.

Además de los registros requeridos por este párrafo, las inspecciones, reparaciones mayores y alteraciones mayores deberán ser anotadas en el formulario y de la manera prescrita por la AAC en la Regulación correspondiente.

- b) Todo titular de un Certificado de Operador Aéreo, cuyas especificaciones de operación aprobadas requieren de un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad, deberá confeccionar un registro de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteración en aeronaves, estructuras de aeronaves, motores, hélices, dispositivos o partes componentes que él mismo opere de acuerdo con lo previsto en las Regulaciones aplicables.

Contenido, formato y disposición de los registros de inspecciones

Art. 201.- El personal certificador de retorno a servicio de una aeronave, estructura, motor, hélice, dispositivo o parte componente después de cualquier inspección ejecutada, deberá realizar anotaciones en el registro de mantenimiento del equipo, el cual debe contener la siguiente información:

- 1) El tipo de inspección y una breve descripción del alcance de la misma.
- 2) Fecha de la inspección y el tiempo total en servicio de la aeronave y la lectura del tacómetro u barómetro a la fecha de la inspección, cuando sea aplicable.
- 3) Firma, número y tipo de habilitación que posee la persona que certifica el retorno a servicio de la aeronave, estructura de aeronave, motor, hélice, dispositivo, parte componente, o sub partes relacionadas.
- 4) Lo requerido en las Regulaciones aplicables.

Infracciones en cuanto a los Registros de Mantenimiento, Falsificación, Reproducción ó Alteración.

Art. 202.- Será sancionado de acuerdo con la normativa aplicable, el causante directo o indirecto de:

- 1) Cualquier anotación fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier registro o informe que se requiere hacer, mantener o usar, para mostrar el cumplimiento con cualquier requisito contemplado en este Reglamento.
- 2) La reproducción con un propósito fraudulento de cualquier registro o informe indicado en este Reglamento, o
- 3) Cualquier alteración con fin fraudulento, de cualquier registro o informe requerido por este Reglamento o las Regulaciones aplicables.

Regulaciones Generales de Ejecución del Trabajo

Art. 203.- Quien ejecute mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones en una aeronave, motor, hélice o dispositivo y partes componentes, usará los métodos, técnicas y prácticas descritas en el manual de mantenimiento actualizado del fabricante o las instrucciones para la aeronavegabilidad continuada, preparada por su fabricante. La persona usará las herramientas, el equipo y los aparatos de prueba necesarios para asegurar la terminación del trabajo de acuerdo con las prácticas aceptadas en la industria. Si el fabricante en cuestión recomienda el equipo especial o aparatos de prueba, deberá usar ese equipo o aparatos o su equivalente aceptado por la Autoridad de Aviación Civil.

Quien mantenga, altere o realice mantenimiento preventivo, debe hacer el trabajo de la misma manera y como mínimo con los materiales con que fue originalmente construida la aeronave, motor, hélice o dispositivos; y:

- i) En caso de reparaciones mayores que se fundamenten en datos técnicos aceptables antes de iniciar el trabajo, se requiere la autorización de la Autoridad de Aviación Civil, por medio del formato especificado en la regulación aplicable, el cual se debe adjuntar al proyecto de reparación.
- ii) Si se trata de reparaciones mayores que se fundamentan en datos técnicos aprobados, sólo se requiere del envío de una copia del formato especificado por la Autoridad de Aviación Civil.
- iii) En caso de modificaciones mayores se requiere aprobación previa de la Autoridad de Aviación Civil en todos los casos.

CAPÍTULO VIII DE LOS CERTIFICADOS MÉDICOS

Aptitud Psicofísica

Art. 204.- El solicitante de la licencia poseerá una evaluación médica expedida de conformidad a los requisitos desarrollados en la Regulación para el otorgamiento de certificados médicos al personal técnico aeronáutica de la AAC.

El período de validez de la evaluación de la aptitud psicofísica comenzará en la fecha en que se lleve a cabo el reconocimiento, finalizará el día 30 del mes del vencimiento y se ajustará a los plazos no mayores a los previstos en este artículo.

Certificado Medico Clase I,

Este certificado se emitirá para licencias de pilotos comerciales, de transporte de línea aérea y mecánicos de abordó.

Certificado Medico Clase II,

Este certificado se emitirá para licencias de pilotos privados, pilotos de globo libre, de planeadores, permiso de piloto estudiante, licencias de controladores de tránsito aéreo, auxiliares de cabina.

Los periodos de validez establecidos en la regulación para el otorgamiento de certificados médicos al personal técnico aeronáutico podrán ampliarse hasta un máximo de 45 días previo dictamen de la AAC y pueden reducirse cuando clínicamente sea indicado.

Art. 205.- Los miembros de la tripulación de vuelo, así como los controladores de tránsito aéreo no ejercerán las atribuciones de una licencia, a menos que posean una evaluación médica vigente que corresponda a dicha licencia.

Art. 206.- La Autoridad de Aviación Civil, designará médicos examinadores competentes y facultados para ejercer la medicina, con objeto que efectúen el reconocimiento médico que les permita evaluar la aptitud psicofísica de quienes soliciten la expedición o renovación de las licencias o habilitaciones.

Los médicos examinadores habrán recibido debida instrucción en medicina aeronáutica y recibirán cursos de actualización a intervalos establecidos en la Regulación para el otorgamiento de certificados médicos al personal técnico aeronáutico y tendrán conocimientos prácticos y experiencia con respecto a las condiciones en las cuales los titulares de licencias y habilitaciones desempeñan sus funciones.

Antes de ser designados, los médicos examinadores demostrarán tener competencia adecuada en medicina aeronáutica.

Art. 207.- Los solicitantes de licencia o habilitaciones para los cuales se prescriba el requisito de certificado de aptitud psicofísica, firmarán y presentarán al médico examinador una declaración jurada en la que indicarán si se han sometido anteriormente a algún reconocimiento análogo, y en caso afirmativo, la fecha, el lugar y el resultado del último reconocimiento. Los solicitantes darán a conocer al médico examinador si con anterioridad les fue denegada, revocada o suspendida alguna evaluación médica y en caso afirmativo indicará el motivo de esa denegación, suspensión o revocación.

Art. 208.- Toda declaración jurada falsa hecha al médico examinador por el solicitante de una licencia o habilitación se pondrá en conocimiento de la Autoridad de Aviación Civil para que se tomen las medidas establecidas en la Ley Orgánica de Aviación Civil.

Art. 209.- Una vez hecho el reconocimiento médico del solicitante, de conformidad a las Regulaciones para el otorgamiento de certificados médicos al personal técnico aeronáutico, el médico examinador coordinará los resultados con el Departamento de medicina de aviación de la AAC y le someterá el correspondiente informe firmado, detallando los resultados del reconocimiento y evaluando las conclusiones sobre la aptitud psicofísica.

Art. 210.- Si el reconocimiento médico es efectuado por dos o más médicos examinadores, la Autoridad de Aviación Civil designará a uno de ellos que se encargará de coordinar los resultados del reconocimiento, de evaluar las conclusiones sobre la aptitud psicofísica y de firmar el correspondiente informe médico.

Art. 211.- Para evaluar los informes sometidos por médicos examinadores a la Autoridad de Aviación Civil, esta podrá recurrir a los servicios de médicos evaluadores.

Los médicos examinadores deberán presentar información médica suficiente para que el Departamento de Medicina de Aviación de la AAC pueda realizar la verificación de las evaluaciones médicas.

Art. 212.- En el caso de que el interesado no satisfaga las normas médicas prescritas en las Regulaciones para el otorgamiento de certificados médicos al personal técnico aeronáutico, respecto a determinada licencia, no se expedirá ni renovará la evaluación apropiada de la aptitud psicofísica, a menos que se satisfagan las siguientes condiciones:

- a) El dictamen médico acreditado indique que, en circunstancias especiales, la falta de cumplimiento por parte del solicitante de cualquier requisito, ya sea numérico o de otra clase, es tal que no es probable que el ejercicio de las atribuciones de la licencia que solicita pongan en peligro la seguridad del vuelo.
- b) Se ha tenido debidamente en cuenta la idoneidad profesional, pericia y experiencia del solicitante y las condiciones de operación; y,
- c) Se anote en la licencia cualquier limitación o limitaciones especiales cuando el desempeño seguro de las funciones del titular de la licencia dependa del cumplimiento de tal limitación o limitaciones.

Art. 213.- Cuando las condiciones operacionales lo justifiquen, el médico evaluador determinará en que medida ha de presentarse la información médica pertinente al departamento de medicina de aviación.

Todos los informes y registros médicos se conservarán en un lugar seguro y solo el personal autorizado tendrá acceso a ellos. La confidencialidad de la información médica se respetará en todo momento.

Disminución de la aptitud psicofísica

Art. 214.- Los titulares de las licencias establecidas en este Reglamento dejarán de ejercer las atribuciones que éstas y las habilitaciones conexas les confieren en cuanto tengan conocimiento de cualquier disminución de su aptitud psicofísica que pudiera impedirles ejercer en condiciones de seguridad y debidamente dichas atribuciones.

Uso de sustancias psicoactivas

Art. 215.- El titular de una licencia establecida en el presente Reglamento no ejercerá las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas que le confieren mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactiva que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada.

La Autoridad de Aviación Civil, tendrá la facultad de ordenar se practiquen exámenes de antidoping a efecto de comprobar el uso de estas sustancias y si dicha comprobación es positiva se hará acreedor a la sanción establecida en la Ley Orgánica de Aviación Civil.

CAPÍTULO IX DE LOS OPERADORES AÉREOS

Del personal de operaciones.

Art. 216.- El operador, personal de vuelo y miembros de la tripulación deben tener conocimiento de los procedimientos e instrucciones en la aeronave en la que desempeñe sus funciones. El personal de tierra y de los miembros de la tripulación, para el desarrollo de sus funciones utilizará un sistema de lista de chequeo de todas las fases de operación del avión, bajo condiciones normales, anormales y de emergencia y fases críticas de vuelo de acuerdo al Manual de Operaciones y Seguridad del avión.

Del operador aéreo y sus funciones.

Art. 217.- El operador ejercerá el control operacional, como también supervisará las operaciones de vuelo y proporcionará el manual de operaciones bajo el cumplimiento de lo requerido en este reglamento y las respectivas Regulaciones.

El Operador garantizará que tanto empleados como tripulantes conozcan y estén familiarizados con las leyes, reglamentos y procedimientos establecidos por el Estado, para su cumplimiento con el fin que todas las operaciones se desarrollan de acuerdo a las mismas.

El Operador garantizará que todo miembro de la tripulación ejerciendo sus funciones en la cabina de pasajeros sea competente y debidamente entrenado para desarrollar estas funciones.

El Operador garantizará que todos los servicios de tránsito aéreo y servicios de apoyo terrestres estén disponibles.

El Operador hará una lista de Equipo Mínimo (MEL) para cada tipo de avión que opere, esta lista debe basarse en la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL) del fabricante de la aeronave si existiere. No se permite una operación fuera de las restricciones de la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL) tampoco se operará un avión que no cumpla con lo prescrito en la Lista de Equipo Mínimo del operador; salvo que la AAC lo autorice.

Designación del Director de Calidad

Art. 218.- El Operador designará un director que será el encargado y responsable de garantizar que las Prácticas Operacionales y la aeronavegabilidad del avión sean seguras.

Este será el encargado de cumplir con los procedimientos del operador y los cuales incluirán, un informe financiero al Director General o Gerente Financiero para crear los recursos económicos que garanticen la operación técnica de la aeronave y establecer un Sistema y Programa de Aseguramiento de la Calidad; tanto éstos como su encargado deberán ser aceptados por la AAC. El Sistema y el Programa de Aseguramiento detallarán los procedimientos diseñados para que las operaciones cumplan los requisitos, normas y procedimientos establecidos.

No obstante lo dispuesto en el inciso primero de este artículo, la AAC podrá aceptar el nombramiento de dos encargados de Aseguramiento de Calidad, uno de Operaciones y otro de Mantenimiento; el Operador establecerá una Unidad de Gestión de Calidad asegurando así que el sistema sea aplicado a toda operación y deberá describirse en los documentos correspondientes a dicha gestión.

En el sistema de Aseguramiento de Calidad, el operador incluirá un Programa de prevención de Accidentes y Seguridad de Vuelo, que debe consistir en un adiestramiento y una evaluación por la AAC, destinada a todas las personas involucradas en operaciones, tengan conciencia y conozcan sobre las implicaciones que intervienen en los riesgos, accidentes e incidentes como lo prescriben las regulaciones respectivas.

Preparación del Vuelo.

Art. 219.- El Operador y el Piloto al mando deben asegurarse que cada vuelo se realice de acuerdo al plan de vuelo previsto. El Piloto deberá asegurarse que el avión este aeronavegable, que la configuración cumpla con los requisitos de la lista de configuración (CDL), disponibilidad de los instrumentos y equipos registrados para el vuelo manual de operaciones del operador, de los documentos de información adicional, formularios, mapas, cartas, documentos asociados o datos vigentes que cubran la operación prevista del vuelo, incluyendo desviaciones; verificar la disponibilidad de las instalaciones y servicios adecuados para la asistencia del vuelo en tierra cumpliendo con lo requerido en el manual de operaciones con respecto a los requisitos de combustible y oxígeno, altitudes mínimas de seguridad, mínimos de operación de aeropuerto, que la carga esté distribuida y fijada de forma segura y que lleve la información sobre el peso y balance del avión al inicio del despegue.

Autoridad para el Despacho/Redespacho.

Art. 220.- El Operador no debe iniciar, continuar ni permitir un vuelo sin un despacho emitido por su Centro de Control de Operaciones y Despacho CCOD u otra organización autorizada por la AAC, para permitir la continuidad del vuelo, despacho o liberación; deberá asegurarse sobre las condiciones meteorológicas y los mínimos meteorológicos a la hora del arribo.

Procedimientos de Salida y Aproximación por Instrumentos y Procedimientos de Atenuación de Ruido.

Art. 221.- El operador debe garantizar que los procedimientos de salida y aproximación que se utilicen sean los establecidos por el Estado donde esté situado el aeropuerto. El piloto al mando podrá aceptar una autorización ATC para salir o desviarse de una ruta siempre que se cumplan los requisitos de franqueamiento de obstáculos y condiciones operativas, aproximación final visual y aproximación por instrumentos que son requeridos y aceptados por la AAC.

El operador debe garantizar los procedimientos operacionales de atenuación de ruido durante las operaciones de vuelo, establecidas por la OACI.

Rutas Aéreas de Operación, Operación en Espacio Aéreo definido con Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM) Operaciones en Zonas con Requisitos Específicos de Rendimiento de navegación (RNP)

Art. 222.- El operador garantizará que las operaciones en todas las rutas se cuente con los servicios en tierra, servicios meteorológicos, rendimiento del avión, requisitos de altitud mínima de vuelo, equipamiento del avión, mapas y cartas.

En el caso que se utilicen aviones a los que se aplique una separación vertical mínima de trescientos metros (un mil pies) se deberá considerar que todos los sistemas requeridos para realizar este tipo de operación estén habilitados o de acuerdo la MEL aprobada para operaciones RVSM.

El operador no operará a menos que se disponga de aeropuertos adecuados y que lo autorice la AAC. Así también no operará las aeronaves que no cumplan con los acuerdos regionales de navegación aérea aprobados por la AAC, los MNPS/RNP y aprobación RNAV.

De los instrumentos y equipos de las aeronaves.

Art. 223.- Además del equipo mínimo necesario para el otorgamiento del certificado de aeronavegabilidad, se instalarán o llevarán, según sea apropiado, en los aviones los instrumentos y equipos que se detallan en las regulaciones correspondientes.

Todos los aviones, en todos los vuelos, irán equipados con instrumentos para que los miembros de la tripulación de vuelo puedan verificar la trayectoria de vuelo del avión, llevar a cabo cualquier maniobra reglamentaria requerida y observar las limitaciones de utilización del avión en las condiciones de utilización previstas.

Deberes, Responsabilidades y Obligaciones del Centro de Control de Operaciones y Despacho (CCOD) u otra Organización con Análogas Funciones.

Art. 224.- El operador es el responsable del despacho y control operacional de los vuelos; por lo que le corresponde:

- a) Preparar el Plan de Vuelo y llevar a cabo actividades requeridas del vuelo a realizar;
- b) Antes del vuelo y durante el vuelo el encargado de operaciones debe proporcionar al piloto informes sobre condiciones del aeropuerto y todo lo que tiene que ver con la navegación que pueda afectar el vuelo, como por ejemplo: pronóstico del tiempo, turbulencias de aire claro, tormentas, cortantes de viento de baja altura y toda condición meteorológica que afecte la ruta de vuelo, condiciones de los aeropuertos a ser usados y facilidades y servicios que afecten la seguridad de vuelo.

De las operaciones de transporte de personas

Art. 225.- El operador debe garantizar que ninguna persona permanezca en un lugar del avión que no sea designado para acomodo de personas, a excepción que el piloto al mando permita un acceso temporal; esto con el fin de salvaguardar la seguridad del avión, las personas, mercancías, carga o suministros.

Asignación de asientos e instrucciones para pasajeros.

Art. 226.- El operador, previo a cualquier operación de vuelo, se asegurará que los pasajeros se sienten en lugares que no obstaculicen la evacuación del avión o asistencia requerida; dará instrucciones verbales relativas a la seguridad, hará del conocimiento de los pasajeros una tarjeta con instrucciones de seguridad que contenga la operación de equipos de emergencia y salidas, normas de prohibición de fumado, uso adecuado del asiento, ubicación de salida de emergencia, ruta de escape iluminada, estiba del equipaje de mano, uso de dispositivos electrónicos portátiles, ubicación y contenido de la tarjeta con instrucciones de seguridad, ubicación y empleo de cinturones, arneses de seguridad, ubicación y empleo del equipo de oxígeno, chalecos salvavidas.

Transporte de Personas con Movilidad Reducida, Pasajeros No Admisibles, No Admitidos en un País, Deportados o Personas en Custodia.

Art. 227.- El Operador notificará al piloto al mando cuando se transporten personas con movilidad reducida; y garantizará que estas personas no utilicen los asientos en los que impidan a la tripulación cumplir sus funciones, o que obstruyan el acceso a equipos y salidas de emergencia.

En el caso de los deportados o personas en custodia, el operador debe garantizar la seguridad de la aeronave y sus ocupantes y notificar al piloto al mando cuando transporten este tipo de pasajeros.

Información a Pasajeros e Instrucciones al Pasajero.

Art. 228.- No podrán operarse aviones transportando pasajeros, a menos que este equipado por señales en el idioma castellano que sean visibles, a los pasajeros y personal de cabina, para notificar cuando este prohibido fumar y cuando deben asegurarse los cinturones de seguridad. Las señales deben estar construidas de forma que la tripulación pueda encenderlas y apagarlas; encenderlas durante el movimiento del avión en la superficie para cada aterrizaje y despegue y en cualquier otra situación en que lo considere necesario el piloto al mando, en los casos en que los aviones no cumplan con lo requerido, el piloto al mando deberá de asegurarse que los pasajeros sean notificados verbalmente cada vez que sea necesario ajustarse los cinturones.

Antes de cada despegue, el piloto al mando de cada avión que lleve pasajeros se asegurará que todos los pasajeros hayan sido informados verbalmente sobre:

- a) Uso de cinturones de seguridad y los arneses de hombro; localización y medios de apertura de las salidas de emergencia y localización del equipo de emergencia.
- b) Procedimientos de aterrizaje y acuatizaje de emergencia y uso del equipo de flotación; uso del equipo de oxígeno en condición normal y de emergencia instalado en el avión.

El aviso verbal dado por el piloto al mando puede ser sustituido por tarjetas impresas para el uso de cada uno de los pasajeros; las cuales deberán contener un diagrama de los métodos de operación de las salidas de emergencia y otras instrucciones necesarias para el uso de equipo de emergencia.

Información sobre equipaje para los pasajeros.

Art. 229.- Los pasajeros deberán ser advertidos en cuanto a las clases de mercancías que se les prohíbe transportar a bordo de las aeronaves incluyendo también los artículos de equipaje facturado o de mano; el operador será el encargado de asegurarse que la información necesaria al respecto sea divulgada para que los pasajeros sean informados debidamente.

Valores de peso del equipaje para la tripulación.

Art. 230.- Los valores de peso del equipaje para las tripulaciones, pasajeros, incluyendo equipaje de mano y equipaje facturado serán determinados en la Regulación respectiva.

Prohibición del uso de dispositivos electrónicos portátiles.

Art. 231.- El operador prohibirá el uso de dispositivos electrónicos portátiles que interfieran en la operación de los sistemas y equipos del avión, cuando considere estos como condiciones potenciales de riesgo para las aeronaves.

Sustancias prohibidas.

Art. 232.- El Operador no permitirá el ingreso de personas al avión bajo el efecto de alcohol o sustancias psicoactivas tales como estupefacientes, enervantes, o cualquier otra droga que pueda poner en peligro la seguridad del avión y sus ocupantes.

Se podrá ingerir alcohol solo cuando sea ofrecido por el servicio de abordó, y en cantidades controladas por la misma tripulación.

Puesta en Peligro de la Seguridad.

Art. 233.- El operador, la tripulación de cabina y el piloto al mando deben asegurarse que las personas no incumplan de manera irresponsable y negligente las disposiciones de seguridad, las cuales en cualquier momento puedan poner en riesgo o peligro a la integridad física de personas, la aeronave y/o bienes durante la operación.



CAPÍTULO X DE LAS OPERACIONES DE CARGA

Estiba de equipaje y carga.

Art. 234.- El Operador establecerá procedimientos para asegurarse que el equipaje de mano que se lleve en la cabina de pasajeros cumpla con las dimensiones y con el peso adecuado al tipo de avión en el que se están transportando. Asimismo, el Operador deberá garantizar que el equipaje de mano se estibe de tal manera que se impida que cause lesiones o daños así como evitar que obstruya pasillos, salidas de emergencia y el acceso al equipo de emergencia.

Art. 235.- El Operador establecerá procedimientos para asegurarse que el equipaje facturado que se lleve en los compartimentos de carga cumpla con las dimensiones y con el peso adecuado al tipo de avión en el que se están transportando.

Art. 236.- El Operador establecerá procedimientos para asegurarse que la carga que se transporte en los compartimentos de carga cumpla con las dimensiones y con el peso adecuado al tipo de avión en el que se está transportando.

Del transporte de mercancías peligrosas por vía aérea

Transporte y manipulación de mercancías peligrosas.

Art. 237.- Ningún Operador de vuelos internacionales realizados con aeronaves civiles transportará Mercancía Peligrosas a menos que haya recibido la aprobación expresa y por escrito de la Autoridad de Aviación Civil para ello.

Art. 238.- Todos los operadores de vuelos internacionales realizados con aeronaves civiles, así como las empresas que se dedican a la expedición, aceptación y manipulación de mercancías peligrosas con la intención de transportarlas por vía aérea, adoptarán todas las medidas razonables para garantizar que ninguna persona entregue o acepte mercancías peligrosas para transporte por vía aérea salvo que se hayan establecido los procedimientos adecuados para su transporte así como desarrollar y establecer programas de entrenamiento apropiados de tal manera que se dé cumplimiento a las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

Clasificación de las mercancías peligrosas.

Art. 239.- El Operador tomará todas las medidas necesarias para asegurarse que todos los artículos y sustancias que se encuentren bajo la clasificación de mercancías peligrosas se ajusten a lo previsto en las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

Embalaje de las mercancías peligrosas

Art. 240.- El Operador tomará todas las medidas necesarias para asegurarse que las mercancías peligrosas sean embaladas según se especifica en la Regulación correspondiente al transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

Etiquetado y marcado de las mercancías peligrosas.

Art. 241.- El Operador tomará todas las medidas necesarias para asegurarse que los paquetes, embalaje adicional y contenedores de carga se etiqueten y marquen según se especifica en las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

Art. 242.- Cuando se transporten mercancías peligrosas por vía aérea desde o hacia territorio salvadoreño, el etiquetado y marcado deberá estar en el idioma que se especifica en la Regulación correspondiente.

Expedición de mercancías peligrosas

Art. 243.- Ningún expedidor entregará algún bulto o sobre-embalaje que contenga mercancías peligrosas para ser transportadas por vía aérea a menos que se cerciore de que el transporte por vía aérea de esas mercancías no esté prohibido y de que estén debidamente clasificadas, embaladas, marcadas, etiquetadas y acompañadas del correspondiente documento de transporte de mercancías peligrosas llenado tal cual se prevé en la Regulación correspondiente.

Aceptación de mercancías peligrosas.

Art. 244.- Ningún Operador aceptará mercancía peligrosas para su transporte a menos que el paquete, embalaje adicional o contenedor de carga haya sido inspeccionado utilizando una lista de verificación, preparada por el operador e incluida en su Manual de Mercancías Peligrosas o Manual equivalente de acuerdo a los procedimientos de aceptación descritos en las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

Art. 245.- Ningún Operador aceptará mercancías peligrosas para su transporte a menos que vayan acompañadas de un documento de transporte de mercancía peligrosas debidamente cumplimentado, salvo en los casos en que las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea indiquen que no se requiere dicho documento.

Carga y estiba de las mercancías peligrosas

Art. 246.- Los bultos y sobre-embalajes que contengan mercancías peligrosas y los contenedores de carga que contengan material radiactivo se cargarán y estibarán en la aeronave de conformidad con lo dispuesto en la Regulación correspondiente.

Limitaciones en el transporte de mercancías peligrosas.

Art. 247.- A menos que se indique de otra manera en las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea, el Operador tomará todas las medidas necesarias para asegurarse que no se transporten por vía aérea los artículos y sustancias cuyo transporte se prohíba en todos los casos y que estén identificados.

Art. 248.- El Operador se asegurará de que no se transporten mercancías peligrosas en la cabina del avión ocupada por pasajeros o en la cabina de mando a no ser que se especifique lo contrario en las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

Inspección para detectar daños, derrames o contaminación

Art. 249.- El Operador tomará todas las medidas necesarias con el objetivo de detectar daños en los bultos, derrames o contaminación de acuerdo a lo dispuesto en la Regulación correspondiente al transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

Eliminación de la contaminación

Art. 250.- El Operador tomará todas las medidas necesarias con el objetivo de eliminar toda contaminación de acuerdo a lo dispuesto en la Regulación correspondiente.

Suministro de Información

Art. 251.- El Operador tomará todas las medidas necesarias con la finalidad de suministrar la información concerniente al transporte de mercancías peligrosas tanto a la tripulación de vuelo como a la de cabina antes de la salida de la aeronave según lo dispuesto en la Regulación correspondiente al transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

Art. 252.- El Operador tomará todas las medidas necesarias de tal forma que se asegure que la información concerniente al transporte de mercancías peligrosas sea divulgado a los pasajeros según lo dispuesto en la Regulación correspondiente.

Art. 253.- El Operador tomará todas las medidas necesarias de tal forma que se asegure que la información concerniente al transporte de mercancías peligrosas sea divulgado a explotadores, expedidores y demás entidades que estén relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas según lo dispuesto en la Regulación correspondiente.

Programas de entrenamiento

Art. 254.- Tanto los Operadores que no son poseedores de una aprobación para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea como los que sí lo son deberán establecer y mantener programas de entrenamiento según lo dispuesto en la Regulación correspondiente.

Notificación de los accidentes e incidentes atribuibles al transporte de mercancías peligrosas

Art. 255.- El Operador informará a la Autoridad de Aviación Civil de cualquier incidente o accidente atribuible al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea según lo dispuesto en la Regulación correspondiente al transporte sin riesgo de mercancía peligrosas por vía aérea.

Disposiciones relativas a la seguridad de las mercancías peligrosas

Art. 256.- Todo Operador poseedor de una aprobación para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea así como los expedidores de las mismas deberán establecer medidas relativas a la seguridad de las mercancías peligrosas con el objetivo de reducir al mínimo el robo o uso indebido de dichas mercancías que puedan poner en peligro a las personas, los bienes o el medio ambiente. Tales disposiciones deberían ser equivalentes a las disposiciones en materia de seguridad especificadas en las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

CAPÍTULO XI DEL COMBUSTIBLE DE LAS AERONAVES

Del Manejo de Combustible.

Art. 257.- El operador se encargará de asegurar que cada avión lleve suficiente combustible para la operación planeada y reservas para cubrir las desviaciones con respecto de la operación planeada; debe planificar los vuelos en base a procedimientos y datos contenidos o derivados del manual de operaciones, o los datos específicos vigentes del avión y las condiciones operativas bajo las cuales se realizará el vuelo, incluyendo datos reales sobre el consumo de combustible del avión, pesos previstos, condiciones meteorológicas previstas, procedimientos y restricciones de los servicios de tránsito aéreo y aeródromos.

Art. 258.- El operador garantizará que el calculo pre-vuelo del combustible utilizable requerido para el vuelo incluya combustible para el taxeo, viaje, de reserva, el cual será calculado de conformidad con lo establecido en la Regulación correspondiente y combustible adicional si lo requiere el Piloto al mando.

Aprovisionamiento de combustible y aceite.

Art. 259.- El piloto al mando no iniciará un vuelo a menos que este convencido que el avión lleva como mínimo la cantidad planificada de combustible y aceite para completar el vuelo de forma segura, teniendo en cuenta las condiciones operativas previstas.

Carga/descarga de combustible durante el embarque, desembarque o permanencia abordo de los pasajeros.

Art. 260.- El operador garantizará que no se carguen, ni descarguen, las aeronaves con combustible de alta volatilidad detallados en la Regulación correspondiente mientras los pasajeros estén abordo, embarcando o desembarcando. En todos los demás casos se deben de tomar en cuenta las precauciones adecuadas, para lo que deberá establecer los procedimientos que aseguren que se toman las precauciones especificadas en la Regulación correspondiente. Además el avión deberá estar debidamente tripulado por personal calificado, preparado para iniciar y dirigir una evacuación del avión con los medios más eficientes y rápidos de que se disponga.

Administración del Combustible en Vuelo.

Art. 261.- El operador debe establecer un procedimiento para administrar el combustible al vuelo, el piloto al mando debe asegurarse que la cantidad de combustible remanente en vuelo no sea menor que lo que se requiere para efectuar un aterrizaje con seguridad, con la reserva final de combustible remanente. Debe declarar emergencia cuando el combustible real abordo sea menor que la reserva final.

Los procedimientos para la administración del combustible en vuelo se detallan en la Regulación correspondiente.

CAPÍTULO XII DE LAS OPERACIONES DE LAS AERONAVES NACIONALES Y EXTRANJERAS

SECCIÓN PRIMERA Disposiciones Generales

De las Reglas del Aire

Cumplimiento

Art. 262.- Toda aeronave civil que opere en vuelo, en el área de movimiento de un aeródromo o dependiendo del tipo operación VFR o IFR que se encuentre realizando, deberá de cumplir con los requisitos establecidos en este Reglamento y en las Regulaciones aplicables para el tipo de operación que realice.

Responsabilidad del Piloto de Mando.

Art. 263.- Todo piloto al mando que opere una aeronave en el espacio aéreo salvadoreño o sobre aguas territoriales, cumplirá con lo siguiente:

En emergencias de vuelo el piloto al mando puede desviarse para atender la emergencia y presentara un informe escrito a la AAC sobre tal situación y el Estado en el que se encuentre sobrevolando su territorio la aeronave en peligro permitirá, con sujeción al control de sus propias autoridades que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan.

Información previa al vuelo

Art. 264.- Todo piloto al mando debe tener toda la información necesaria y requerida, para iniciar operaciones antes, durante y después del vuelo. La información incluirá:

- a) Para vuelos efectuados bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o uno fuera de la proximidad del aeropuerto, reportes y pronósticos meteorológicos, requisitos de combustible, aeropuertos alternos disponibles, si el vuelo planificado no se pudiera completar y cualquier información de demora del tráfico advertida por el control de tránsito aéreo (ATC) al piloto al mando; y,
- b) Para cualquier vuelo, las longitudes de pista de los aeropuertos que se intentan utilizar y la información correspondiente a la distancia de despegue y aterrizaje.

En el caso de las aeronaves civiles, para las que se requiere un manual de vuelo con distancias de despegue y aterrizaje deben estar debidamente consignadas; y para otras aeronaves civiles no especificadas en: este artículo, otras informaciones confiables apropiadas a la aeronave y referidas a rendimientos en relación con valores de elevación y gradiente de la pista; peso bruto, viento y temperatura.

En el caso de las aeronaves dedicadas a la navegación internacional incluirán también los siguientes documentos: Certificado de matrícula, Certificado de Aeronavegabilidad; Licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación, diario de a bordo; si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarque y destino; si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

Transporte de Drogas, Alcohol, Narcóticos, Marihuana, Depresivos o Estimulantes

Art. 265.- Ninguna persona podrá operar una aeronave dentro del espacio aéreo nacional o internacional, con el conocimiento de que en la aeronave se transportan narcóticos, marihuana, sustancias depresivas o estimulantes tal y como están reguladas en las leyes nacionales, excepto para sustancias médicas legalmente autorizadas por las leyes nacionales respectivas.

Operación Descuidada o Negligente

Art. 266.- Ninguna persona podrá operar una aeronave con descuido o negligencia, de tal manera que ponga en peligro la vida o la propiedad de terceros. Tampoco se operará una nave con un propósito distinto de la navegación aérea sobre cualquier área de la superficie del aeropuerto empleado para aeronaves para el comercio aéreo, incluyendo aeronaves que reciben o descargan personas o carga en forma negligente o descuidada de manera que pongan en peligro la vida o la propiedad de terceros.

La AAC garantizará que la aeronave no sea utilizada con un propósito diferente o que no sea compatible con la finalidad de la aviación civil.

Notificación de fallas, mal funcionamiento y defectos

Art. 267.- Todo propietario o piloto de aeronaves civiles de matrículas salvadoreña, u operador salvadoreño; y todo operador extranjero que opere en territorio nacional, deberán de informar a la AAC en un período de tiempo no mayor de 24 horas toda falla, mal funcionamiento o defecto que sufrieran sus aeronaves tomando en cuenta los requisitos detallados en este Reglamento y en las Regulaciones aplicables.

Alturas mínimas y niveles de crucero

Art. 268.- La AAC establecerá las alturas mínimas de operación en vuelo y aeródromos tomando en cuenta las características del terreno y de los aeródromos, deberá de establecer los niveles de crucero tomando en cuenta lo establecido en los Convenios internacionales.

Lanzamiento de objetos

Art. 269.- Ningún piloto al mando de una aeronave civil permitirá el lanzamiento de objetos desde la aeronave en vuelo, que constituyan peligro a personas o a la propiedad, a menos que se trate de objetos en los que haya tomado en cuenta previamente precauciones razonables, de forma que se eviten daños a personas y propiedades y que sea debidamente autorizados por la AAC.

Rociado

Art. 270.- Ninguna persona puede dispersar (regar), o permitir que se disperse desde una aeronave, cualquier material o sustancia, de una manera en que esto constituya un riesgo a las personas o propiedad sobre la superficie.

Remolque de aeronaves

Art. 271.- Ninguna persona puede operar una aeronave remolcando un planeador a menos que:

- a) Cuento con una autorización de certificación emitida por la AAC para desempeñar dicha operación; y,
- b) El piloto al mando de la aeronave que remolca esté calificado bajo el Reglamento vigente sobre Licencias para el Personal Técnico Aeronáutico.

Para el remolque de objetos con fines publicitarios se deberá de contar con una autorización y certificación emitida por la AAC.

Paracaidismo

Art. 272.- Salvo en casos de emergencia no se harán descensos en paracaídas, al menos que:

- a) La operación esté autorizada por la AAC, y
- b) Sea realizada de acuerdo a lo establecido por la AAC y según lo indique la información, asesoramiento o autorización pertinente de la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

Operaciones de Vuelo Especiales - Vuelo Acrobático.

Art. 273.- Ninguna persona podrá operar una aeronave en vuelo acrobático sobre cualquier área poblada de una ciudad, pueblo o asentamiento, sobre cualquier reunión de personas a cielo abierto y todas las demás áreas establecidas en las Regulaciones.

Es necesario tener en cuenta que los vuelos acrobáticos son aquellos en los que se hacen maniobras intencionales que involucran cambios abruptos en la actitud de la aeronave, una actitud anormal, no necesarios para un vuelo normal. La AAC adoptará 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 en vigor relativos a vuelos y maniobras de este tipo.

Áreas para Vuelos de Prueba.

Art. 274.- No podrán efectuarse vuelos de prueba en aeronaves, excepto sobre aguas abiertas o sobre áreas escasamente pobladas con tráfico aéreo reducido y en coordinación con la Autoridad de Aviación Civil.

Para tal caso La AAC adoptara medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en el, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, donde quiera que se encuentren observen reglas especiales contenidas en los manuales operativos de las aeronaves utilizadas para esta finalidad.

Vuelos en formación

Art. 275.- No podrán operarse aeronaves tan cerca de otras de modo que pueda crearse un peligro de colisión; y para las aeronaves que operan en vuelo en formación deberán de seguir los requisitos establecidos en este Reglamento y en las Regulaciones aplicables. Está prohibido operaran aeronaves que transporten pasajeros por remuneración en vuelo de formación.

Áreas Restringidas y Prohibidas. Restricciones Temporales de Vuelo.

Art. 276.- Ninguna persona podrá operar una aeronave en un área restringida en forma contraria a tales restricciones o dentro de un área prohibida, a menos que un piloto tenga un permiso de la Autoridad de Aviación Civil (AAC). Toda persona que opere una aeronave dentro del área restringida o prohibida (designada por la AAC) que produzca los mismos riesgos que presentan las operaciones en esta área restringida, puede desviarse de las reglamentaciones que no sean compatibles con la operación de la aeronave.

Si hubiere alguna desviación o retraso de la ruta, debido a caso fortuito o por las causas anteriormente descritas, determinadas por la entidad que ejerza sobre la materia, tales como razones fundadas en la protección de la vida de las personas, seguridad, mantenimiento, condiciones meteorológicas adversas u ordenes emanadas de autoridad competente, no será considerada como infracción y no incurrirá en responsabilidad el piloto al mando o el operador por el solo hecho o retraso de la desviación.

La AAC emitirá una notificación (NOTAM) designando un área dentro de la cual se aplicaran restricciones temporales de vuelo especificando el riesgo, cuando se determine que sea necesario para proteger a personas o propiedades en tierra o en el aire, de riesgo asociado con un incidente sobre la superficie, proveer condiciones seguras para la operación de aeronaves de rescate o prevención de aglomeración insegura de aeronaves que sobre vuelen un incidente o evento de interés público.

El NOTAM especificara el peligro o la condición que requiere la imposición de restricciones temporales al vuelo. No se podrán operar aeronaves dentro de un área designada como área restringida o prohibida a menos que este realizando actividades de rescate y este siendo operada bajo la dirección de un funcionario a cargo de las actividades de respuestas de emergencias, cuando este transportando autoridades competentes y la aeronave que este operando bajo un plan de vuelo IFR aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.

Restricciones de Vuelo en las Proximidades de Áreas en las que se celebrarán Eventos Oficiales, Eventos Aeronáuticos Especiales.

Art. 277.- No se podrán operar aeronaves sobre áreas que vayan a ser visitadas por dignatarios en misiones oficiales que ameritan un apoyo especial de seguridad a menos que hayan sido autorizadas y notificadas por la AAC. Tampoco podrán operarse sobre la vecindad de un espacio aéreo que ha sido designado para llevar a cabo una actividad aeronáutica especial tales como: Lanzamiento de paracaidistas, vuelos en formación y espectáculos aéreos en general.

Nadie podrá operar ni iniciar el vuelo de una aeronave contrario a los requisitos establecidos por al AAC y publicados en un NOTAM. La AAC esta autorizada para desviarse de cualquier restricción establecida, para permitir suministros de emergencia, transporte o servicios médicos dirigidos a comunidades aisladas, en las que los niveles de operación pueden realizarse con niveles de seguridad aceptables.

El tránsito aéreo tendrá que ser realizado de manera que garantice el movimiento seguro y ordenado de las aeronaves que vuelan sobre el espacio aéreo salvadoreño.

Regulaciones de Derecho de Paso. Regulaciones de Derecho de Paso sobre Agua.

Art. 278.- Cuando las condiciones meteorológicas lo permitan sin importar que la operación se conduzca bajo reglas de vuelo por instrumentos o visuales, cada persona operando una nave debe mantener vigilancia para ver y evitar a otra aeronave. El piloto deberá dar derecho de paso a otra aeronave y no puede pasarle abajo, por encima o por delante a menos que tenga suficiente espacio. Una aeronave en emergencia tiene el derecho de tráfico sobre cualquier otro tráfico. Cuando dos aeronaves estén convergiendo de la misma altitud, la aeronave que tenga a la otra su derecha cederá el paso; excepto cuando sean globos, tienen derecho de paso sobre cualquier otra categoría de aeronave, un planeador tiene el derecho de paso sobre un dirigible, un avión o un helicóptero o autogiro y un dirigible tiene derecho de paso sobre un avión o helicóptero o autogiro.

Una aeronave remolcando o suministrando combustible a otras tiene el derecho de paso sobre todas las otras aeronaves potenciadas con motor.

Cuando se operen aeronaves sobre el agua se mantendrán lo más lejos posible de todas las embarcaciones y tienen que evitar impedir su navegación; se dará el paso a cualquier embarcación u otra nave que tiene derecho de paso por cualquier regulación de cruce. Cuando dos aeronaves y una embarcación estén sobre cursos que se cruzan la aeronave o embarcación a la derecha de la otra tiene el derecho de paso.

Instrucción en vuelo, vuelo simulado por instrumentos y algunas pruebas de vuelo

Art. 279.- No podrá operarse una aeronave civil que esta siendo utilizada para instrucción de vuelo a menos que tenga doble control completamente funcional. Podrá darse instrucción de vuelo por instrumentos en una aeronave monomotor equipada con una columna de control del tipo transferible funcional en lugar de controles dobles de elevador y alerones cuando: el instructor determine que el vuelo puede ser conducido con seguridad

y la persona que manipula los controles tiene por lo menos una licencia de piloto privado con habilitaciones apropiadas de categoría y clase.

No podrán operarse aeronaves civiles por instrumentos a menos que el puesto de control este ocupado por un piloto de seguridad que posea por lo menos un certificado de piloto privado con las habilitaciones de categoría y clase apropiadas para la aeronave que se vuela y tenga una visión adecuada hacia delante y hacia cada lado de la aeronave o un observador competente en la aeronave que complemente la visión del piloto de seguridad; excepto en el caso de las aeronaves mas livianas que el aire que este equipada con controles dobles funcionando adecuadamente.

El vuelo simulado por instrumentos podrá ser realizado en unos aeroplanos monomotor equipados con una columna de control sencilla del tipo transferible operando en un lugar de doble control de elevador y alerones.

No podrá operarse una aeronave civil que esta siendo utilizada para un examen para obtención de una licencia de piloto de transporte de línea aérea o habilitación de clase o tipo en esa licencia, o para un examen de vuelo de habilitación dentro de un certificado de piloto de transporte de línea aérea o una habilitación de clase o tipo en esa licencia, o para pruebas de vuelo de proficiencia, de acuerdo con el RAC OPS a menos que el piloto responsable de los controles que no sea el piloto que esta siendo chequeado, este completamente calificado para actuar como el piloto al mando de la aeronave. La AAC se reserva el derecho de no reconocer certificados de aptitud y licencias otorgados por Autoridad Aeronáutica de otro país.

Planes de vuelo

Art. 280.- No debe de operarse un vuelo o parte de un vuelo proyectado, sin antes haberse llenado y presentado en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo un Plan de Vuelo que cumpla con lo establecido por la AAC en este Reglamento y las Regulaciones aplicables.

Cambios en el plan de vuelo

Art. 281.- Todos los cambios de un Plan de vuelo presentado para un vuelo IFR o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, se debe de notificar lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

Obligación de cumplir con las señales

Art. 282.- Todo piloto al mando de una aeronave al observar o recibir cualquier señal visual o auditiva, debe de proceder de acuerdo a la interpretación de la señal, para esto la AAC deberá de establecer la interpretación basándose en lo establecido por los Convenios Internacionales.

Interferencia ilícita e interceptación de aeronaves

Art. 283.- Todo Piloto al mando de una aeronave que este siendo objeto de un acto de interferencia ilícita o interceptación hará lo posible por notificar a la dependencia ATS pertinente este hecho, informando toda circunstancia significativa relacionada con el mismo y cualquier desviación del plan de vuelo actualizado que las circunstancias hagan necesaria, a fin de permitir a la dependencia ATS dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que puedan surgir con otras aeronaves. Para esto la AAC establecerá los requisitos tomando en cuenta los principios establecidos en este Reglamento.

Principios relativos sobre la interceptación de aeronaves.

Art. 284.- La interceptación de aeronaves civiles está regida por los siguientes principios:

- a) Solamente en última instancia se debe recurrir a la interceptación de aeronaves civiles;

- b) Si se debe recurrir a la interceptación, ésta se debe limitar a determinar la identidad de la aeronave, a menos que sea necesario hacerla regresar a su derrota planeada, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo nacional, guiada fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa o, darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado;
- c) Las aeronaves civiles no deben ser objeto de prácticas de interceptación;
- d) Si se puede establecer contacto por radio, se debe proporcionar por radiotelefonía a la aeronave interceptada la guía para la navegación y toda la información correspondiente; y,
- e) En el caso que a una aeronave interceptada se le exija que aterrice en el territorio sobrevolado, el aeródromo designado para estos efectos, debe ser el adecuado para el aterrizaje seguro de la aeronave en cuestión.

Cumplimiento de las Reglas de Vuelo VFR

Art. 285.- Con excepción de los vuelos VFR especiales, las aeronaves bajo las reglas de vuelo VFR en lo que respecta a la visibilidad y la distancia de las nubes, se regirán conforme a lo establecido en este Reglamento y las Regulaciones aplicables.

Restricciones para vuelos VFR

Art. 286.- Ninguna persona puede operar una aeronave en condiciones VFR:

- a) Por encima arriba del nivel de vuelo 200; y
- b) A velocidades transónicas y supersónicas.

Restricciones para vuelos VFR en espacio aéreo superior

Art. 287.- No se otorgara autorización para vuelos VFR por encima del FL 290 en áreas donde se aplica la separación vertical Mínima RVSM de 300 m (1000 ft) por encima de dicho nivel.

Requisitos para efectuar vuelos VFR

Art. 288.- Todos los vuelos VFR tendrán que cumplir con lo establecido en este Reglamento y las Regulaciones aplicables cuando:

- a) Se realicen en el espacio aéreo de clases B, C y D;
- b) Formen parte del tránsito de aeródromos controlados; u
- c) Operen con carácter de vuelos VFR especiales.

Niveles mínimos para vuelos IFR

Art. 289.- Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje o cuando la AAC lo autorice, los vuelos IFR se efectuaran a un nivel que no sea inferior a:

- a) La Altitud Mínima en Ruta (MEA), autorizadas por el Estado salvadoreño en las diferentes aerovía que convergen en las ayudas para la navegación VOR-YSV, VOR-CAT y NDB-LAN.
- b) En el caso que las operaciones de las aeronaves se estén llevando a cabo fuera de las rutas establecidas, se deberá cumplir con lo siguiente:

- 1) Sobre terreno elevado o en áreas montañosas a un nivel de por lo menos 600 metros (2,000 pies) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 kilómetros con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo;
 - 2) En terreno no elevado ni montañoso, a un nivel de por lo menos 300 metros (1,000 pies) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 kilómetros con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.
- c) Para los literales a) y b) anteriores, la posición estimada de la aeronave tendrá en cuenta la precisión de navegación que se pueda lograr en el tramo de ruta en cuestión, considerando las instalaciones disponibles para la navegación, en tierra y de abordó.

Requisitos para los vuelos IFR operando dentro de espacio aéreo controlado

Art. 290.- Todo vuelo IFR operado dentro de un espacio aéreo controlado, quedará sujeto a los requisitos establecidos en este Reglamento y en las Regulaciones aplicables.

Art. 291.- Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados fuera del espacio aéreo controlado

Un vuelo IFR que opere en vuelo horizontal de crucero fuera del espacio aéreo controlado se efectuara al nivel de crucero apropiado a su derrota, tal como se especifica en este Reglamento y las Regulaciones aplicables.

Procedimientos instrumentos estandarizados de aproximación y salida.

Art. 292.- Los vuelos IFR deben observar los Procedimientos por Instrumentos estandarizados de Llegadas y Salidas aprobados y publicados por la Autoridad de Aviación Civil en el AIP para el aeródromo de que se trate.

SECCIÓN SEGUNDA

De las Directivas de Aeronavegabilidad

Art. 293.- Una Directiva de Aeronavegabilidad es un documento emitido o aceptado por la autoridad del Estado de matricula de una aeronave el cual establece las acciones obligatorias que deberán ser realizadas, para restaurar la condición de la aeronave a un nivel aceptable de seguridad cuando la evidencia demuestra que de otra manera la seguridad se puede ver comprometida.

Art.- 294.- Ninguna persona podrá operar un producto al que le es aplicable una directiva de aeronavegabilidad, excepto de acuerdo con los requisitos de esa directiva

Emisión

Art. 295.- Una Directiva de Aeronavegabilidad es emitida cuando:

- a) Se ha determinado que existe una condición insegura en un producto, como resultado de una deficiencia; y,
- b) La condición es posible que exista o se desarrolle en otros productos del mismo diseño de tipo.

Aplicabilidad

Art. 296.- Serán aplicables a las aeronaves de matrícula salvadoreña, incluyendo sus motores, hélices y partes, las directivas de aeronavegabilidad por:

- a) La Autoridad de Aviación Civil.
- b) Las directivas de aeronavegabilidad emitidas por el Estado de diseño o el Estado que emitió el certificado de tipo.
- c) El operador que opere una aeronave con matrícula extranjera, debe cumplir con las directivas de aeronavegabilidad, emitidas o aceptadas por el Estado de Matrícula.

SECCIÓN TERCERA

De los procedimientos operacionales

Mínimos de operación de aeropuerto - Generalidades.

Art. 297.- El operador establecerá los Mínimos de operación para cada aeropuerto de salida, destino o de alternativa, que no sean menores a los requeridos por este Reglamento, los cuales serán también determinados por la AAC en las Regulaciones aplicables; tales mínimos no serán inferiores a cualquiera que pudiera establecerse para cada aeropuerto por el Estado en que esté localizado; para establecerlos se debe tener en cuenta el tipo, rendimiento y características de maniobra del avión, composición, competencia y experiencia de la tripulación, dimensiones y características de las pistas a usar, idoneidad y performance de las ayudas visuales y no visuales en tierra, equipos de navegación durante el despegue aproximación, nivelación del avión previo al aterrizaje, carrera de aterrizaje, aproximación fallida y ascenso para la ejecución de procedimientos de contingencia y franqueamiento de obstáculos, así como los medios para determinar e informar sobre las condiciones meteorológicas.

Mínimos de operación de aeropuerto - de despegue.

Art. 298.- El operador tomará en cuenta mínimos de visibilidad RVR, condiciones meteorológicas en el aeropuerto de salida, visibilidad a lo largo de la pista de despegue; en el caso de aviones multimotores la Referencia Visual y Mínimos de despegue, todo de acuerdo a lo establecido en las regulaciones aplicables.

Condiciones de despegue y consideración de los mínimos de despegue.

Art. 299.- El piloto al mando antes de iniciar un despegue debe estar convencido que las condiciones meteorológicas en el aeropuerto y las pistas en uso; no le deberían impedir el despegue y salida seguros. Además que, la visibilidad RVR en dirección del despegue del avión sea igual o mayor que el mínimo aplicable.

Selección de aeropuertos y mínimos de planificación para Vuelos IFR.

Art. 300.- El operador planificará los vuelos estableciendo procedimientos para seleccionar aeropuertos de destinos. Seleccionará específicamente y hará un plan operativo de vuelo en aeropuertos alternativos para el despegue y para casos de aterrizaje por motivos meteorológicos o de rendimiento.

Seleccionar un destino alternativo con mínimo para cada vuelo IFR cumpliendo con duración de vuelo acorde al tiempo de despegue y aterrizaje, que no exceda seis horas y disponibilidad de pistas independientes en el destino y condiciones meteorológicas en periodo de una hora antes y una hora después del tiempo previsto de llegada.

No debe seleccionarse un aeropuerto alternativo de despegue a menos que los informes y pronóstico meteorológicos indiquen una hora antes y una hora después que las condiciones meteorológicas están por

encima de los mínimos favorables de aterrizaje teniendo en cuenta las operaciones realizadas con motor inoperativo.

Categorías de aviones.

Art. 301.- El Operador deberá clasificar los aviones por categoría dependiendo de la velocidad indicada en el umbral (VAT), tomando en consideración lo que establezcan las Regulaciones.

La configuración de aterrizaje será definida por el fabricante del avión; el cambio permanente de categoría lo determinará el peso máximo de aterrizaje; no obstante, podrá imponerse un peso de aterrizaje permanente más bajo y deben ser aprobados por la AAC; las condiciones de categoría cambian de acuerdo a las operaciones diarias.

Instrumentos y equipos.

Art. 302.- No deberá iniciarse el vuelo mientras los instrumentos y equipos requeridos estén aprobados e instalados de acuerdo a los requisitos aplicables con la norma mínima de rendimiento (Performance), requisitos de operación y aeronavegabilidad y estén en condiciones operativas para el tipo de actividad a realizar, excepto lo establecido por el MEL.

Las normas mínimas de rendimiento serán establecidas por la Autoridad Aeronáutica del Estado de fabricación (ordenes técnicas estándar TSO) y aceptadas por la AAC.

No requieren aprobación de equipos: fusibles, linternas eléctricas, reloj de precisión, soporte para cartas de navegación, botiquines de primeros auxilios y de emergencia, megáfonos salvamento, señalización pirotécnica, anclas de mar y equipo para anclar o maniobrar con hidroaviones o aviones anfíbios.

Todo equipo deberá ser operable desde su puesto en el caso de equipos compartidos debe instalarse de forma accesible y operable desde cualquier puesto de la tripulación de vuelo.

Equipos de operaciones de visibilidad

Art. 303.- El Operador deberá conocer todos los términos relacionados con sus funciones tales como vuelo de circuito, procedimientos de visibilidad (LVP), despegue con baja visibilidad- (LVTO), despegue de alcance visual de la pista (RVR), sistema de control de vuelo, sistema de aterrizaje híbrido de falla operacional, aproximación visual. También se tomará en cuenta lo prescrito en el manual de operaciones para cada tipo de avión.

Operaciones con baja visibilidad - Normas generales de operación.

Art. 304.- La Autoridad de Aviación Civil podrá aprobar operaciones de baja visibilidad, demostrando el operador que las aeronaves y los tripulantes cumplen con las condiciones y limitaciones establecidas en la regulación respectiva.

Operaciones con baja visibilidad - Procedimientos Operativos.

Art. 305.- El operador y el piloto al mando en casos de baja visibilidad seguirán los procedimientos del Manual de Operaciones que tienen que ver con el taxeo, despegue, aproximación, nivelación, aterrizaje y carrera de aterrizaje.

Las operaciones de baja visibilidad incluyen:

Despegue manual (con o sin sistemas electrónicos de guía)

Aproximación automática por debajo de la DH con nivelación, aterrizaje y carrera de aterrizaje manuales, aproximación automática de nivelación y aterrizaje manuales, aproximación automática de nivelación y aterrizaje cuando el RVR es menor de quinientos metros.

En cuanto a los procedimientos operacionales tales como: comprobación del funcionamiento de los equipos del avión, efecto en los mínimos debido a cambios en las instalaciones de tierra y equipos abordó, procedimientos de despegue, aproximación, nivelación, aterrizaje y aproximación fallida; el operador debe especificarlos y detallarlos en el Manual de operaciones.

En caso de fallas, avisos y otras situaciones anormales.

La referencia visual mínima y la posición de la vista deben tomarse correctamente, tomando en cuenta todas las acciones necesarias frente a una degradación de referencia visual y alturas anunciadas por el piloto por debajo de los doscientos pies basados en radio altímetro, para proteger el área sensible del localizador.

Operaciones con baja visibilidad - Equipo mínimo.

Art. 306.- El Piloto al mando incluirá en el manual de operaciones el equipo mínimo que tiene que estar operando al comienzo de un despegue con baja visibilidad. Debe asegurarse de la condición del avión y todo sistema que sea necesario abordó. Además, debe garantizar que los vuelos VFR se realicen acorde a las reglas de vuelos visuales requeridos y que no se efectúen cuando la visibilidad sea menor de cinco kilómetros.

Dispositivos de protección de circuitos de luces de operación del avión.

Art. 307.- No se operará un avión en el que se utilicen fusibles a menos que se disponga de repuestos de los mismos a usar en vuelo en cantidad igual o un mínimo del 10% del número de fusibles de cada tipo o tres de cada tipo del que sea mayor. Tampoco podrá operarse un avión que no tenga el siguiente equipo:

En vuelo de día:

- a) Sistema de luces anticollisión, luces del sistema del avión que iluminen todo instrumento y equipo para la operación segura y que iluminen el compartimiento de pasajeros.
- b) Una linterna eléctrica (foco) siendo de fácil acceso para cada miembro de la tripulación en sus puestos de servicio.

En vuelo nocturno:

Luces de navegación disminuidas

Dos luces de aterrizaje o una luz con dos filamentos independientes.

Luces para cumplir con los requisitos internacionales sobre prevención de colisiones en agua, para el caso de los hidroaviones y aviones anfibios.

Dispositivos de limpieza de la aeronave.

Art. 308.- Las aeronaves con peso máximo de despegue de cinco mil setecientos kilogramos o más debe estar equipado con un limpiaparabrisas para mantenerlo limpio durante las precipitaciones, de lo contrario no puede operar.

Procedimientos operativos - altura de cruce del umbral.

Art. 309.- El Piloto al mando debe asegurarse que el avión realice aproximaciones de precisión de cruce, en el umbral con margen seguro y actitud de aterrizaje.

Operaciones VFR diurnas y operaciones IFR o nocturnas

Art. 310.- No se operaran aviones de día que no cumplan con las reglas de vuelo visual (VFR) a no ser que este equipado con los instrumentos de vuelo y navegación y sus equipos asociados, y cuando sea aplicable deben llevar:

- a) Una brújula magnética, un reloj de precisión que muestre el tiempo en horas, minutos y segundos.
- b) Un altímetro barométrico calibrado en pies o equivalente en metros con un ajuste de subescala, calibrando en hectopascales milibares o su equivalente en pulgadas de mercurio ajustable a cualquier presión barométrica probable.
- c) Un anemómetro calibrado en nudos, o su equivalente en Km./hr. y un indicador de velocidad vertical (variómetro), un horizonte artificial, un indicador de velocidad de dirección de giro estabilizado.
- d) Un indicador de giro y deslizamiento o un coordinador de virajes que incorpore un indicador de deslizamiento. Un indicador de temperatura del aire extintor en cabina TAT o SAT en grados Celsius.

No se podrá operar un avión con las reglas de vuelos por instrumentos (IFR) o de noche de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR) a no ser que esté equipado con los instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados. Debiendo cumplir con lo siguiente:

- (1) Una brújula magnética
- (2) Un reloj de precisión que muestre el tiempo en horas, minutos y segundos.
- (3) Todos los equipos contenidos en los literales b, c, d, de este Artículo.

De la misma manera para los vuelos nocturnos se tendrá que tomar cuenta que el avión esté iluminado durante todas las fases de operación.

Cuando se requieran dos pilotos, el puesto del segundo piloto dispondrá de los siguientes instrumentos independientes: Un altímetro barométrico calibrado en pies o su equivalente en metros con un ajuste de subescala calibrado en hectopascales/milibares o su equivalente en pulgadas de mercurio, ajustable durante el vuelo a cualquier presión barométrica probable y que puede ser uno de los altímetros requerido, un sistema indicador de velocidad área, con tubo pitot calentado o un medio equivalente para evitar fallas debidas a condensación y formación de hielo, incluyendo una indicación de aviso de falla del calentador del tubo pitot.

Para aquellos aviones que no dispongan del sistema, la AAC podrá aprobar sistemas o métodos alternativos de cumplimiento, tales como: un indicador de velocidad vertical, un indicador de giro de deslizamiento, un indicador de actitud y un indicador de dirección giro estabilizador.

Los aviones con un peso máximo de certificado de despegue de más de 5700 Kg. deben estar equipados además con un indicador único de actitud (horizonte-artificial) de reserva, que se pueda utilizar desde ambos puestos de pilotaje y que se alimente continuamente del sistema generador eléctrico normal y tras una falla total del mismo, de una fuente independiente, proporcione una operación confiable durante treinta minutos a partir de la falla total del sistema generador normal como mínimo teniendo en cuenta otras cargas en las fuentes de energía de emergencias y los procedimientos operativos, que funcione con independencia de actitud que entre automáticamente tras la falla total del sistema generador eléctrico normal y esté adecuadamente iluminado en todas las fases de operación.

Equipos adicionales para operaciones de un solo piloto bajo IFR. Sistema de aviso de altitud.

Art. 311.- No pueden realizarse operaciones IFR solo con un piloto, a menos que el avión cuente con piloto automático que contenga modo de altitud y rumbo.

No podrán operar aviones turbohélice con un peso máximo de despegue de cinco mil setecientos kilogramos ni aviones turbo jet, a no a ser que tengan un sistema de alerta de altitud capaz de alertar a la tripulación al aproximarse a una altitud preseleccionada y alertar a la tripulación de vuelo por medio de una señal audible cuando se desvíe.

Condiciones Meteorológicas.

Art. 312.- En un Vuelo IFR el piloto al mando no continuará hacia el aeropuerto de destino planeado, salvo última información en el momento estimado de llegada, sobre condiciones meteorológicas en el destino de alguno de los aeropuertos alternativos y bajo los mínimos de planificación aplicables. En este tipo de vuelos el piloto no podrá despegar sin informes meteorológicos vigentes que incluyan pronósticos que describan las condiciones meteorológicas en la ruta que se volará bajo VFR cumpliendo los requisitos requeridos.

Hielo y otros Contaminantes.

Art. 313.- El operador y el piloto al mando establecerán los procedimientos necesarios para el deshielo en tierra, antihielo e inspecciones de sus aeronaves. El piloto al mando no puede iniciar el vuelo mientras las superficies externas no estén libres de cualquier depósito de hielo que afecte de forma adversa el rendimiento y control de la aeronave, no debe iniciar un vuelo en condiciones de formación de hielo, a menos que el avión este certificado y equipado para esas condiciones.

Equipos de radar meteorológico de abordaje, equipos para operaciones en condiciones de formación de hielo, equipos de detección de radiación Cósmica.

Art. 314.- No se operarán aviones presurizados o no presurizados que tengan un peso máximo de despegue de 5700 Kg. que no cuente con equipos de radar meteorológicos capaz de detectar tormentas y condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas.

No se operará tampoco en condiciones previstas o reales de hielo y menos por la noche; a no ser que el avión cuente con un dispositivo para iluminar o detectar el hielo que no cause reflejos o encandilamientos, perturbando funciones de la tripulación.

Todo avión que opere por encima de los 15000 m (49000 Pies) debe tener un instrumento que mida regularmente el total de radiación cósmica, ionización de neutrones galácticos y solares y la dosis de radiación acumulada en cada vuelo.

Sistema de intercomunicación para la tripulación de vuelo, miembros de la tripulación y comunicación a los pasajeros (PA)

Art. 315.- No se podrá operar un avión que no este equipado con un sistema de intercomunicación que incluya auriculares, micrófonos que no sean de mano, que sean de utilidad para cada miembro de la tripulación, tampoco se operaran aviones con un peso máximo de despegue de mas de 15000 Kg., configurado de mas de 19 asientos para pasajeros, que no cuente con el sistema de intercomunicación.

El sistema de intercomunicación para los miembros de la tripulación deberá ser independiente del sistema de comunicación de los pasajeros, excepto microteléfonos, auriculares, micrófonos, conmutadores y dispositivos de aviso.

Que exista comunicación entre la cabina de vuelos y en cada compartimiento de cabina de pasajeros, con cada cocina no ubicada en el nivel de cubierta de la cabina de pasajeros, también con los compartimientos lejanos a la tripulación que no esté en la cubierta de la cabina de pasajeros.

Para cada salida de emergencia tendrá un asiento adyacente para la tripulación de cabina de pasajeros que tendrá un micrófono de fácil acceso, el cual deberá usarse en diez segundos desde cada puesto de la tripulación de cabina de pasajeros, debe ser audible y entendible en área de asientos de pasajeros, lavatorios y asientos de la tripulación de cabina de pasajeros y estaciones de trabajo.

Rendimiento de las aeronaves – Generalidades

Art. 316.- Los Operadores de Vuelos deben asegurarse que los aviones multimotor equipados con motores turbo hélice con un peso máximo de despegue mayor de 5700 kg. y que todo avión multimotor turbo jet clase "A" sean operados de acuerdo a lo dispuesto en el manual de operaciones para cada tipo de avión; y los aviones equipados con motores recíprocos con peso máximos de despegue mayores de 5700 Kg. clase "C", se operaran de conformidad a lo dispuesto en los manuales correspondientes.

En el caso de aviones con características de diseño específico deberán aplicarse normas de rendimiento aprobadas y que garanticen un nivel de seguridad.

Del peso de la aeronave

Art. 317.- El operador tiene que asegurarse del peso del avión desde el inicio del despegue o en el caso de redespacho en vuelo; revisar que el plan de vuelo operativo sea el requerido, que el vuelo se realice tomando en cuenta imprevistos en el transcurso del vuelo y asegurar que todo dato aprobado de rendimiento sea incluido en el Manual de vuelo del avión y complementados con datos avalados por la AAC.

Registrador de voz y datos de vuelo en cabina.

Art. 318.- Un operador no podrá operar un avión, a no ser que tenga un registrador de voces de cabina de pilotos, de las características siguientes: Que registre comunicaciones verbales enviadas o recibidas por radio en cabina de vuelo, sonido ambiente de cabina de vuelo, sin interrupción en señales de cada micrófono de brazo y máscara que utilice comunicaciones de voz de los miembros de tripulación de vuelo, cuando usen el sistema de intercomunicación, en cabina de vuelo; señales de voz audio para ayudas de navegación o aproximación recibidas en auricular o altavoz, cuando usan el sistema de comunicación a los pasajeros instalado en la cabina de vuelo.

El registrador de voz de cabina de vuelo deberá conservar información como mínimo durante las últimas dos horas de su operación; y contener un medio para localizarlo en el agua.

Los sistemas registradores de datos de vuelo y voz del puesto de pilotos se verificarán y evaluarán conforme a recomendación del fabricante y políticas del operador de vuelo.

Asientos y equipo de seguridad de la aeronave

Art. 319.- No se operarán aviones que no estén equipados con un cinturón de seguridad, con o sin correa diagonal o un tirante de sujeción, para utilizar en cada asiento. Un cinturón de seguridad con arneses para cada asiento de la tripulación de vuelo y asiento junto al piloto con dispositivo que sujete el torso del ocupante en el caso de una desaceleración rápida.

Los asientos de los miembros de la tripulación estarán orientados hacia delante o hacia atrás con una desviación máxima de quince grados del eje longitudinal del avión y situados cerca de las salidas de emergencia requeridas al nivel del piso.

Todo cinturón de seguridad con arneses tendrán desenganche único. En aviones con peso máximo de despegue mayor de cinco mil setecientos kilogramos y de dos mil setecientos treinta kilogramos, se podrán permitir cinturones de seguridad con faja diagonal.

No podrán operarse aviones cuando los asientos de los pasajeros no se visualicen desde la cabina de mando excepto cuando hayan medios para indicar a los pasajeros y tripulación de cabina de pasajeros que abrochen cinturones y prohibición del fumado.

Dispositivos de asistencia para la evacuación de emergencia.

Art. 320.- Todo dispositivo de emergencia debe estar accesible antes del taxeo, despegue y aterrizaje; cuando sea necesario, estarán armados y preparados. El operador realizará una demostración sobre los procedimientos

de evacuación de emergencia tomando en cuenta tipo y modelo de avión, a menos que el inspector de la AAC basándose en métodos confiables solo exigiera al solicitante que muestre los medios de evacuación de emergencia de acuerdo al número de pasajeros, ubicación, tipo y modelo de avión.

Demostrar eficacia de procedimientos de entrenamiento y evacuación de emergencia, solicitar y obtener aprobación de la AAC antes de iniciar operaciones con tipo y modelo de aeronave, garantizar programas de entrenamiento de tripulantes de cabina iniciales, como recurrentes cada dos años, incluidas las prácticas con los equipos de emergencia para acuatizajes forzosos incluyendo la movilización de botes salvavidas, lanzamiento, despliegue e inflación y uso de todo el equipo de emergencia.

Accesibilidad a los equipos de emergencia.

Art. 321.- Todo equipo de emergencia debe mantenerse fácilmente accesible. Durante el despegue y aterrizaje, el piloto al mando debe asegurarse que cada miembro de la tripulación y pasajeros se encuentre con el cinturón y arnés de seguridad abrochado. Infantes menores de dos años deben ir sujetos a un adulto que debe mantener su cinturón abrochado.

Aseguramiento de la cabina de pasajeros y gabinetes de la cocina.

Art. 322.- Toda salida y vías de evacuación no deben ser obstaculizadas antes del taxeo, despegue y aterrizaje. El operador y el piloto al mando deben asegurar antes del despegue y el aterrizaje que todo equipo y equipaje esté debidamente asegurado.

Puertas y cortinas interiores.

Art. 323.- No se operarán aviones que no cuenten con el siguiente equipo:

Configuración máxima autorizada de más de diecinueve asientos para pasajeros, con una puerta entre compartimiento de pasajeros y la cabina de mando con un letrero que señale: "Solo tripulación" con un cierre para impedir que personas no autorizadas tengan acceso a la cabina.

Los compartimientos estarán provistos de una salida de emergencia que será de fácil acceso.

Las puertas o cortinas que separen las zonas para llegar a cualquier salida de emergencia; dispondrán de un medio para sujetarla en posición abierta durante el despegue y el aterrizaje.

Las puertas tendrán que ser hechas para que cualquier miembro de la tripulación pueda abrirla y los pasajeros puedan cerrarlas.

Botiquines de primeros auxilios y de emergencias médicas.

Art. 324.- El operador de vuelo deberá cerciorarse que toda aeronave utilizada en el transporte público de pasajeros deberá contar con un botiquín de emergencias médicas, de acuerdo a lo establecido en las Regulaciones.

Oxígeno suplementario - Aviones no presurizados.

Art. 325.- No se operarán aviones sin cabina presurizada por encima de los tres mil metros (diez mil pies) que no disponga de los equipos de oxígeno capaces de almacenar y disponer el oxígeno requerido, la cantidad de oxígeno para una operación se determinara en función de altitudes y duración de vuelo, tomando en cuenta procedimientos operativos de emergencia establecidos.

Equipos para la protección respiratoria (P.B.E) de la tripulación.

Art. 326.- No se operarán aviones presurizados o no presurizados a menos que tengan un equipo de protección para los ojos, nariz y boca de cada miembro de la tripulación en la cabina de mando, y suministro oxígeno no menos de quince minutos. Cuando se requiera de oxígeno suplementario debe llevarse un PBE portátiles para proteger ojos, nariz y boca suministrando gas respirable por quince minutos.

Los PBE deberán estar situados en lugares de fácil acceso para uso inmediato. Se dispondrá de otro PBE situado al lado de los extintores de incendios manuales, excepto que los extintores estén situados en un compartimiento de carga, en ese caso el PBE estará ubicado en la entrada de ese compartimiento. El uso de los PBE no deberá impedir la comunicación.

Extintores

Art. 327.- Toda aeronave dispondrá de extintores manuales para uso en compartimientos de la tripulación, pasajeros, carga y en las cocinas de vuelo. El tipo y la cantidad de agente extintor serán establecidos en la Regulación respectiva.

Iluminación de emergencia. Transmisor de localización de emergencia (ELT).

Art. 328.- Toda aeronave de configuración máxima aprobada de más de diecinueve asientos para pasajeros dispondrá de un sistema de iluminación de emergencia con fuente de alimentación independiente, el que incluirá:

- a) fuentes de alimentación para la iluminación general de la cabina de pasajeros, luces internas a nivel del piso áreas de salidas de emergencia, señales luminosas de indicación de las salidas de emergencia.
- b) En vuelos nocturnos habrán luces de emergencia para todas las salidas sobre el ala y en todas las salidas de medios de asistencia para descender.

Todo avión debe equiparse con un transmisor de localización de emergencia (ELT) de activación Automática fijado al avión y que en caso de accidente se aumente la transmisión de una señal detectable. Este ELT debe ser capaz de transmitir frecuencias de socorro.

Chalecos salvavidas. Balsas salvavidas y ELT'S de supervivencia para vuelos prolongados sobre agua. Equipos de supervivencia.

Art. 329.- Todo operador que sobrevuele el agua a una distancia mayor de las cincuenta náuticas de la costa o cuando la trayectoria de aproximación o despegue se encuentre ubicada sobre el agua, de tal forma que en una emergencia podría ser necesario un acuatizaje forzoso, deberá contar con chaleco salvavidas equipados con una luz de localización, balsas salvavidas y equipo de supervivencia.

Los chalecos salvavidas para los infantes podrán sustituirse por otros dispositivos de flotación.

En ambos casos el número de balsas salvavidas debe ser suficiente para alojar a todas las personas abordo y estas deberán estar equipadas con una luz localizadora y equipos salvavidas incluyendo medios de supervivencia adecuados para el vuelo que se emprenda.

El operador no operara un avión en vuelos sobre el agua que se aleje de un lugar adecuado para realizar un aterrizaje de emergencia, más allá de una distancia superior a:

- a) Ciento veinte minutos a velocidad de crucero ó setecientos cuarenta kilómetros (cuatrocientos NM), lo que sea menor para aviones capaces de continuar el vuelo a un aeropuerto con el motor crítico quedando inoperativo en cualquier punto de la ruta ó de las desviaciones previstas, y,
- b) Treinta minutos a la velocidad de crucero ó ciento ochenta y cinco Km. (cien NM), lo que sea menor, para todos los demás aviones, a no ser que se lleve el equipo especificado en el primer inciso de este mismo artículo; así como también como mínimo dos localizadores de emergencia ELT'S.

Operaciones no usuales de las aeronaves

Art. 330.- El rendimiento de las aeronaves clase "A", turbo hélices, mayores de cinco mil setecientos kilogramos de peso máximo de despegue, aeronaves clase "B", "C", "D" y "E", todos los turbo jets, el Franqueamiento de Obstáculos para el despegue, la aprobación de ángulos de banqueo incrementados, la falla de un motor en vuelo en aeronaves de dos motores y la falla en vuelo de dos motores en aeronaves de tres motores, el aterrizaje en pistas contaminadas, húmedas y secas, aterrizajes cortos, criterios de operación para aterrizajes cortos, procedimientos para descensos pronunciados, estarán sujetos a los dispuesta en las Regulaciones de Aviación Civil.

Operación de aeronaves matriculadas en El Salvador que son operadas fuera del territorio salvadoreño.

Art. 331.- Toda persona que opere una aeronave con matrícula salvadoreña fuera de El Salvador deberá cumplir con las siguientes reglas:

Cuando se encuentre dentro de un país extranjero se deben cumplir las Regulaciones relacionadas al vuelo y manejo de aeronaves que estén en vigencia en ese país; cumplir con las Regulaciones siempre que no sean inconsistentes con las Regulaciones aplicables del país extranjero donde la aeronave está operando.

Formalidades y plazos.

Art. 332.- Toda la documentación relacionada con el otorgamiento de una autorización de Operación para Transportistas Extranjeros tendrá que ser sometida al trámite de legalización consular y acompañada de la respectiva traducción.

Para que las empresas extranjeras puedan realizar tramites concernientes a la obtención de una autorización de operación dentro del territorio salvadoreño, tendrán que hacerlo en un plazo de seis meses contados en días naturales, y de forma que el solicitante pueda gestionar el otorgamiento de prórrogas que no sean excedidas de un período de tres meses naturales, si se complicara o surgieran imprevistos durante la realización del trámite.

Operadores Extranjeros no Amparados a un Convenio Internacional Vigente.

Art. 333.- A los operadores extranjeros para los que sus países de origen no poseen un convenio internacional con El Salvador y soliciten derechos de operación hacia éste, tendrán que someterse a las formalidades y a los trámites establecidos por la Ley Orgánica de Aviación Civil, el presente Reglamento y sus Regulaciones.

Hidroaviones y Aviones Anfibios - Equipos Misceláneos.

Art. 334.- El operador no operará un hidroavión o avión anfibia en el agua, sino es conforme con las condiciones establecidas en el artículo anterior; debiendo en todo caso dichos aviones estar equipados con un ancla de mar y otros equipos para amarrar, anclar o manipular el avión en agua, de acuerdo a sus dimensiones, peso y características de manejo; así como también, equipos para efectuar señales acústicas para evitar colisiones en el mar.

Aeronaves de Categoría Restringida: Limitaciones de Operación.

Art. 335.- Las aeronaves de categoría restringida no podrán operarse para fines que no sean compatibles con la certificación de dicha aeronave; ni en operaciones distintas a aquellas que sean necesarias para cumplir con el trabajo o actividad directamente asociada con ese propósito especial. Tampoco podrá operarse una aeronave de categoría restringida para transportar personas o artículos para fines comerciales; una operación especial

involucrando el transporte de personas o materiales necesarios para el cumplimiento de la operación tales como: rociado, siembra, espolvoreado, remolque de carteles; incluyendo transporte de personas donde se desarrolla la actividad y la operación de entrenamiento de vuelo de tripulación para el fin especial requerido, no se considera transporte de personas o artículos con fines comerciales.

La operación de una aeronave de categoría restringida que provea entrenamiento a tripulaciones de vuelo para la cual dicha aeronave esta certificada, se considera una operación especial para dicho propósito.

Para operar una aeronave de categoría restringida la persona deberá cumplir con los siguientes requisitos:

Ser miembro de la tripulación, miembro de la tripulación a entrenar, realizar funciones esenciales con la operación especial para la cual la aeronave ha sido certificada y que sea necesario el cumplimiento del trabajo o actividad directamente asociada con la actividad especial.

No podrá operarse una aeronave de categoría restringida dentro del territorio salvadoreño, a menos que se opere en concordancia con los términos del certificado de operación o las limitaciones operativas especiales emitidas por la AAC sobre un área densamente poblada, en una aerovía congestionada o cerca de un aeropuerto comercial donde se desarrollen operaciones de alto volumen de tráfico comercial.

Estas disposiciones no serán aplicables para helicópteros destinados para operaciones de carga externa que no transportan pasajeros y que están regidos por la regulación de la operación de helicópteros con carga externa.

Para operar una aeronave de categoría restringida deberá tener instalado en cada asiento frontal arneses de hombro debidamente aprobados, estos deben ser diseñados para proteger a cada ocupante de heridas serias en la cabeza cuando el mismo experimente las fuerzas de inercia especificadas en su certificación de tipo; la instalación del arnés de hombro en cada lugar de los miembros de la tripulación cuando estos están sentados y con cinturón de seguridad y arnés ajustado debe permitirle realizar todas las funciones necesarias para la operación de vuelo o cualquier asiento situado a la par del mismo.

No podrán operarse aeronaves de categoría restringida que no estén equipadas con equipos de comunicación VHF de dos vías.

Limitaciones de Operación.

Art. 336.- No podrá operarse una aeronave de categoría limitada transportando personas o artículos con fines comerciales. Estas aeronaves están destinadas para usos diferentes al servicio público o para transporte particular sin fines de lucro y serán de carácter privado.

Base principal de Operaciones y de Mantenimiento.

Art. 337.- Todo poseedor de un COA debe mantener una base principal de operaciones, y deberá establecer una base principal de mantenimiento. La propuesta de cambio de ubicación de la base de operaciones y de mantenimiento debe comunicarse por escrito a la AAC con un plazo mínimo de anticipación de treinta días hábiles para la recertificación correspondiente.

Conducción de Pruebas e Inspección.

Art. 338.- Durante la vigencia de un COA o para obtenerlo, la AAC realizara inspecciones o pruebas para determinar si el titular del certificado cumple con la Ley Orgánica de Aviación Civil, este Reglamento, sus Regulaciones y otros requisitos contenidos en el Manual de Operaciones.

El titular deberá tener una lista actualizada que incluya la localización de los responsables de la operación. Permitirá a los inspectores de la AAC que efectúen pruebas, inspecciones y auditorias para determinar el cumplimiento de lo establecido por este reglamento. Toda persona empleada por el titular del certificado que tenga la responsabilidad de mantener los registros debe ponerlos a disposición de la AAC, cada vez que esta

así lo requiera; si no lo tiene disponible, así como las especificaciones y limitaciones de operación o las habilitaciones, registros, documentos o reportes que la AAC le haya solicitado y si se presentan discrepancias o irregularidades o no conformidades con este Reglamento y demás disposiciones con las que fue certificado, ello justificara la aplicación de una sanción de suspensión o cancelación total o parcial de sus habilitaciones, de conformidad con el procedimiento aplicable.

Programa de mantenimiento del operador. Bitácora de mantenimiento.

Art. 339.- Todos los aviones serán mantenidos de acuerdo al Programa de Mantenimiento aprobado, que contendrá los detalles de mantenimiento, frecuencia y un programa de mando de integridad estructural si lo requiere la AAC.

El programa de mantenimiento y modificación será aprobado por AAC o el Estado de matrícula y las revisiones deben ser enviadas a todos los organismos o personas que recibieron el programa de mantenimiento. Cuando no exista equivalencias entre Estados y no se hallan transferido funciones y obligaciones de acuerdo con el Artículo 83 Bis del Convenio de Chicago; en este último caso la AAC se reserva, la potestad de revisión para aceptación al programa.

El operador debe utilizar un sistema de registro técnico y debe contener:

- a) Información de cada vuelo con reportes de piloto y sus acciones correctivas;
- b) Conformidad de mantenimiento (visto bueno)
- c) Declaración de mantenimiento reflejando la situación del mismo en cuanto al próximo mantenimiento, salvo revisiones periódicas, excepto que la AAC lo utilice en otro lugar.
- d) Reportes diferidos que afecten la operación del avión y bitácora de mantenimiento y cualquier modificación que será aprobada por la AAC.
- e) Mapeo de las reparaciones en la estructura del avión.

En todo caso el operador debe utilizar la bitácora de mantenimiento e incluir toda modificación aprobada por AAC.

Registro de conformidad (visto bueno) de mantenimiento en la bitácora de mantenimiento.

Art. 340.- El Operador garantizará que la bitácora de mantenimiento se conserve durante un periodo de veinticuatro meses a partir de la fecha de la última anotación debiendo garantizar que se haya establecido un sistema para conservar, de una forma aceptable para la AAC, los siguientes registros durante los periodos que se especifiquen:

- a) Los registros detallados de mantenimiento, veinticuatro meses después de que el avión o componente fue liberado a servicio.
- b) El tiempo total y ciclos de vuelo acumulados del avión y todos los componente con vida limite de doce meses que se refiere a los ciclos transcurridos desde la última reparación está sujeto a tiempos o ciclos entre reparación mayor o trabajo de dimensión y detalle equivalente.

El Estado de inspecciones vigente del avión se establecerá en base al cumplimiento con el programa de mantenimiento del avión hasta que no haya sido sustituida por otra inspección de trabajo y detalle de equivalente alcance. El estado actual de directivas de aeronavegabilidad al avión y sus componentes, doce meses después que se haya retirado el avión de servicio.

Las modificaciones o reparaciones vigentes del avión motor y hélice y cualquier otro componente critico para la seguridad de vuelo doce meses que se haya retirado el avión. Cuando se transfiera un avión permanente a otro operador se transfieran también los registros.

El operador garantizará que cuando se transfiera un avión a otro operador, se transfieran también los registros anteriormente señalados en el inciso anterior.

Se podrá incorporar a flotas de aviones con certificados de aeronavegabilidad acordes al Anexo 8 de OACI y disposiciones de este Reglamento.

No se podrán operar aviones después de realizado un mantenimiento, modificación, alteración reparación mayor o menor o mantenimiento preventivo salvo que esté registrado en la bitácora y de la conformidad (Visto Bueno) de mantenimiento y redactada conforme a los procedimientos establecidos en el Manual de Procedimientos de Mantenimiento, incluyendo lecturas que indiquen que:

- a) Se realizó el trabajo acorde a requisitos del Manual de Mantenimiento del avión, todos los reportes requeridos para ser inspeccionados y hechos por una persona autorizada y licenciada que determine el trabajo fue realizado bien.
- b) Que no existen condiciones conocidas que hagan que el avión se considere no aeronavegable y pueda efectuar una operación segura.

No obstante lo anterior, si el mantenimiento (Preventivo, modificaciones, alteraciones, reparaciones mayores, menores) fueran realizadas por una organización de mantenimiento aprobada que opere bajo un Certificado, la conformidad (visto bueno) de mantenimiento o registro en las bitácoras de mantenimiento puede ser firmado por la persona autorizada por el taller.

Registro de Mantenimiento de Motores Reconstruidos.

Art. 341.- El propietario o el operador podrán usar un nuevo registro de mantenimiento, sin previa historia, para un motor aeronáutico reconstruido por el fabricante o por un taller aprobado por el fabricante.

Todo fabricante o taller que garantiza tiempo "cero" a un motor reconstruido por el, debe sentar en el nuevo registro una declaración firmada de la fecha en que el motor fue reconstruido; todo cambio efectuado que sea requerido por directivas de aeronavegabilidad y cada cambio hecho en cumplimiento de boletines del fabricante, si la anotación es específicamente solicitada por el boletín.

Programa de Entrenamiento para el Personal de Mantenimiento.

Art. 342.- Al realizar el mantenimiento se deberá tener un programa de entrenamiento para asegurar que cada persona (incluso el personal de inspección) que certifica la calidad del trabajo este plenamente informada de procedimientos técnicos de nuevos equipos el uso; no deben introducirse procedimientos alternativos salvo que se necesite y sean autorizados por la AAC.

Inspecciones.

Art. 343.- Las autoridades competentes de cada uno de los Estados tendrán derecho a inspecciones sin causar demoras innecesarias.

No se operarán aeronaves a menos que dentro de doce meses calendario precedentes, esta haya sido sometida a una inspección anual de acuerdo con la regulación sobre mantenimiento, reparación y modificación de aeronaves y el retorno a servicio efectuado por una persona autorizada, una inspección para el otorgamiento de certificado de aeronavegabilidad de acuerdo con la regulación sobre procedimiento de aceptación de certificados de productos aeronáuticos.

Cambio de los Programas de Inspección de Aeronaves.

Art. 344.- Siempre que la AAC encuentre que las revisiones a un programa de inspección de aeronave, son necesarias para la adecuada continuidad del programa del operador o propietario, debe realizarse todo cambio en el programa de la AAC, cuando considere necesario, una vez notificado.

El propietario u operador podrá solicitar a la AAC reconsiderar el aviso o notificar para realizar algunos cambios en el programa; la petición debe ser presentada ante la AAC dentro de los treinta días posteriores a que el poseedor del certificado reciba la notificación, excepto en caso de una emergencia que requiera una acción inmediata en el interés de la seguridad la reconsideración del aviso o notificación quedara suspendida hasta que la AAC tome una decisión.

Tales disposiciones solo podrán ser autorizadas bajo órdenes expresas de funcionarios de la AAC.

Operaciones de Vuelo Suspendidas.

Art. 345.- Se suspenderá toda operación de vuelo cuando no se hayan entregado:

- a) Plan de Vuelo Previsto.
- b) Informes de las condiciones meteorológicas antes del despegue.

No se autorizará vuelos que no hayan establecido información para activar servicios de alerta.

El operador tendrá todos los documentos relacionados con todas las operaciones de vuelo antes, durante y después de realizado; así como también todo informe relacionado con equipos de emergencia, radio, altímetros y todo el equipo con lo necesario para equipar adecuadamente las aeronaves.

Además, vigilará despegues, aterrizajes, rutas de vuelo normal y anormal, de desvío, alternas, operaciones de abastecimiento y reabastecimiento de combustible y toda operación relacionada con los vuelos.

SECCIÓN CUARTA

De las Operaciones de Aeronaves Agrícolas

Rociado de veneno convencional

Art. 346.- Ninguna persona puede dispersar o permitir que se disperse desde una aeronave, cualquier veneno convencional que no esté autorizado y registrado en el Ministerio de Agricultura y Ganadería y clasificado como insecticida, fungicida, o veneno para roedores:

- (1) Para otro uso que no sea para el cual fue autorizado y registrado;
- (2) Contrariamente a cualquier instrucción de seguridad o limitaciones de su uso señalado en las instrucciones de su etiqueta; o,
- (3) En violación de cualquier ley, reglamento o regulación del Estado.

Esta disposición no aplica a ninguna persona que disperse venenos convencionales para los propósitos experimentales bajo:

- (1) La supervisión de una agencia autorizada por la ley para la investigación en el campo de los venenos convencionales; o,
- (2) Un certificado del Ministerio de Agricultura y Ganadería emitido para el uso de insecticidas, fungicidas y veneno para roedores.

Personal

Art. 347.- El titular de un certificado de operador de aeronaves agrícolas se asegurará que cada persona empleada en la operación agrícola, esté informada de sus obligaciones y responsabilidades sobre la operación.

Ninguna persona puede supervisar la operación de una aeronave agrícola a menos que tenga el conocimiento y requisitos de habilidad de lo estipulado en este Reglamento y las Regulaciones aplicables.

Ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave, a menos que sea titular de una licencia de piloto y la habilitación prescrita en este Reglamento, según como aplique al tipo de operación concerniente. Además, debe demostrar al titular del Certificado Operativo de aeronaves agrícolas, la competencia en el conocimiento y la habilidad para efectuar la operación y haber cumplido con los requisitos de este Reglamento. Si el titular de ese Certificado ha designado a una persona para supervisar la operación de la aeronave agrícola, la operación debe ser demostrada a la persona designada; sin embargo, la demostración del conocimiento y requisito de habilidad no es necesaria para cualquier piloto al mando quien:

- * Está, al momento de presentar el operador la solicitud para un Certificado Operativo de aeronaves agrícolas, trabajando como piloto al mando para este operador; y,
- * Tenga un registro de operación sobre el solicitante, de que no pone en duda su competencia y capacidad, con respecto a la seguridad de la operación del vuelo y su competencia en el rociado de materiales o químicos agrícolas.

Sujeción de cinturones y arneses de seguridad para el piloto

Art. 348.- Ninguna persona debe operar una aeronave en operaciones a ser conducidas bajo este Reglamento sin sujetarse el cinturón y los arneses de seguridad debidamente asegurados. Si esta persona se encuentra incapaz de realizar ciertas funciones normales requeridas debido a sus hombros asegurados por los arneses, puede desasegurar éstos únicamente durante esos períodos.

Operación en espacio aéreo controlado designado para un aeropuerto

Art. 349.- Excepto para vuelos hacia y desde las áreas de trabajo para el rociado, ninguna persona puede operar una aeronave dentro de los límites laterales del área del espacio aéreo clase D, sin una autorización obtenida de la oficina ATC del aeropuerto.

Ninguna persona puede operar una aeronave en condiciones meteorológicas debajo de los mínimos en VFR dentro de los límites laterales de un espacio aéreo clase E, que se extiende arriba de la superficie, a menos que se haya obtenido a través de la Autoridad del aeropuerto, la autorización correspondiente.

Inobservancia del patrón de tráfico de un aeropuerto

Art. 350.- El piloto al mando de una aeronave se puede desviar del patrón de tráfico del aeropuerto, sólo cuando esté autorizado por la torre de control respectiva. En un aeropuerto sin torre de control o que habiendo no está operando, el piloto puede desviarse del patrón de tráfico si previamente se efectuó una coordinación con la Autoridad del aeropuerto involucrado.

Las desviaciones están limitadas a la operación de la aeronave agrícola; excepto al presentarse una emergencia, en cuyo caso el aterrizaje y el despegue no se efectuarán en rampas, calles de rodaje u otras áreas del aeropuerto, no designadas para tal uso. En otros casos la aeronave podrá dar el paso a otras aeronaves, conforme al patrón de tráfico del aeropuerto.

Operaciones sobre áreas despobladas

Art. 351.- Durante el rociado real, incluyendo las aproximaciones, las salidas y los virajes de retorno, razonablemente necesarios para la operación, una aeronave puede operarse sobre áreas que no son las pobladas, por debajo de los quinientos pies sobre la superficie (vuelo rasante) y aún a menos de quinientos pies

sobre personas, naves, vehículos y estructuras, si las maniobras se ejecutan sin constituir un riesgo o peligro para personas o para la propiedad que se encuentren sobre la superficie.

Operación sobre áreas pobladas: Generalidades

Art. 352.- Una aeronave agrícola puede ser operada sobre un área poblada y a alturas requeridas para el apropiado desempeño de las operaciones, si estas son ejecutadas con máxima seguridad para las personas y propiedades sobre la superficie, consistente con la operación; y de acuerdo con los requerimientos de la Regulación correspondiente.

Ninguna persona puede operar una aeronave sobre un área poblada durante una operación real de rociado incluyendo las aproximaciones y salidas para tal operación, a menos que sea efectuada en un patrón y a una altura tal que la aeronave pueda aterrizar en caso de una emergencia, sin poner en peligro a personas o a la propiedad sobre la superficie.

Operación sobre áreas pobladas: pilotos y aeronaves

Art. 353.- Ninguna persona puede operar una aeronave sobre un área poblada, excepto de acuerdo con las reglas para el piloto y la aeronave prescritas en este Reglamento y en la Regulación aplicable.

Nombre de la empresa comercial agrícola: Operador de aeronaves agrícolas

Art. 354.- Ninguna persona puede operar bajo un nombre de una empresa, que no está registrado en su Certificado Operativo de aeronaves agrícolas.

Disponibilidad del certificado operativo de aeronaves agrícolas

Art. 355.- Cada titular de un Certificado Operativo de aeronaves agrícolas, lo tendrá a la disposición en su base de operación y lo presentará para su inspección al requerimiento de la AAC, o cualquier autoridad competente.

Autoridad para la inspección

Art. 356.- Cada titular de un Certificado Operativo de aeronaves agrícolas permitirá a la AAC, en cualquier momento y lugar, efectuar inspecciones incluyendo las de entrenamiento del personal de inspectores de la AAC, para determinar el cumplimiento con las Regulaciones aplicables y las especificaciones que aparecen en su Certificado Operativo.

CAPÍTULO XIII DE LA TRIPULACIÓN DE UNA AERONAVE

Composición de la Tripulación de Vuelo.

Art. 357.- El operador garantizará que:

- a) La composición de la tripulación de vuelo y el número de miembros de la misma, en los puestos designados, no serán menores que los especificados en el manual de vuelo del avión y de acuerdo a las especificaciones detalladas en las Regulaciones aplicables.
- b) La tripulación de vuelo incluya miembros adicionales cuando la operación lo requiera, atendiendo lo dispuesto en el manual de operaciones

- c) Todos los miembros de la tripulación de vuelo sean titulares de una licencia válida, aplicable y aprobada por la AAC, y además sean competentes para llevar a cabo las funciones que se les asignen
- d) Se establezcan procedimientos aceptables para la AAC, para prevenir que tripulen juntos miembros de la tripulación de vuelo sin la adecuada experiencia
- e) Se designe como piloto al mando al más calificado de acuerdo con el capítulo y manual de licencias al personal técnico aeronáutico, quien a su vez podrá delegar la conducción del vuelo a otro piloto igualmente calificado
- f) Cuando el manual de vuelo del avión requiera expresamente a un Ingeniero de vuelo o mecánico de abordaje, este deberá incluirse como miembro de la tripulación con su correspondiente licencia otorgada por la AAC
- g) Cuando se contraten los servicios de miembros de la tripulación de vuelo independientes o sobre una base de tiempo parcial, se cumplirá con los requisitos antes señalados.

Para las operaciones IFR o nocturnas, el operador garantizará que todos los aviones turbohélice con una configuración aprobada para más de 9 asientos de pasajeros y para todos los aviones turbo jet, la tripulación de vuelo mínima sea de 2 pilotos; y que los aviones no comprendidos anteriormente puedan ser operados por un solo piloto.

Relevo en Vuelo de los Miembros de la Tripulación de Vuelo.

Art. 358.- Un miembro de la tripulación de vuelo podrá ser relevado en vuelo de sus obligaciones a los mandos por otro miembro de la tripulación de vuelo debidamente calificado.

El piloto al mando puede delegar la realización del vuelo a otro piloto calificado como piloto al mando; debiendo, en este caso el nuevo piloto cumplir con los requisitos mínimos, siendo éstos:

- a) Que tenga licencia válida de piloto de transporte de línea aérea;
- b) Que tenga entrenamiento y comprobaciones de conversión, incluyendo entrenamiento de habilitación de tipo, como también entrenamiento y comprobaciones recurrentes; y
- c) Que tenga calificación de competencia en ruta.

El copiloto podrá ser relevado por otro piloto con calificaciones adecuadas o un piloto de relevo en crucero; en este último caso el copiloto debe cumplir con requisitos mínimos; siendo éstos:

- a) Poseer licencia válida de piloto comercial con habilitación de instrumentos;
- b) Tener entrenamiento y comprobaciones de conversión, incluyendo entrenamiento de habilitación de tipo, excepto el requisito de entrenamiento de despegue y aterrizaje;
- c) Contar con todo el entrenamiento y comprobaciones recurrente, excepto el requisito de entrenamiento de despegue y aterrizaje;
- d) Operar como piloto solamente en crucero y no por debajo de FL doscientos; y,
- e) Tener entrenamiento reciente en el simulador de vuelo y entrenamiento de actualización de capacidad de volar a intervalos no mayores de noventa días.

Un Ingeniero de vuelo podrá ser relevado por un miembro de la tripulación que sea titular con licencia de piloto.

Responsabilidad y autoridad del Piloto de Mando.

Art. 359.- Todo piloto al mando que opere una aeronave en el espacio aéreo salvadoreño o sobre aguas territoriales, cumplirá con lo siguiente:

En emergencias de vuelo el piloto al mando puede desviarse para atender la emergencia y posteriormente presentara un informe escrito a la AAC, en un periodo de tiempo prudencial, sobre tal situación; También presentara un informe al Estado en el que se haya encontrado sobrevolando.

La aeronave en peligro permitirá, con sujeción al control de sus propias autoridades, que el (los) propietario(s) de la aeronave o las autoridades del Estado, en que esté matriculada, proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan.

El piloto al mando tiene la autoridad para dar las órdenes necesarias de desembarco para poder garantizar la seguridad del avión, personas y parte de la carga que represente riesgo potencial a la seguridad del avión y sus tripulantes.

El operador tendrá la autorización para no permitir el transporte de ninguna persona que se presente o se sospeche que se encuentre bajo efectos de alcohol, sustancias estupefacientes, enervantes o de condiciones físicas o psíquicas anormales.

Informaciones Previstas al Vuelo.

Art. 360.- Todo piloto al mando debe tener previa disponibilidad de toda la información necesaria y requerida, para iniciar operaciones de vuelo. Esta información incluirá:

- a) Para vuelos efectuados bajo regulaciones de vuelo por instrumentos (IFR) o uno fuera de la proximidad del aeropuerto, los reportes y pronósticos meteorológicos, requisitos de combustible, aeropuertos alternos disponibles; si el vuelo planificado no se pudiera completar y cualquier información de demora del tráfico advertida por el control de tránsito aéreo (ATC) al piloto al mando.
- b) Para cualquier vuelo, las longitudes de pista de los aeropuertos que se intentan utilizar y la información correspondiente a la distancia de despegue y aterrizaje.

En el caso de las aeronaves civiles para las que se requiere un manual de vuelo con distancias de despegue y aterrizaje deben estar debidamente consignadas; y para otras aeronaves civiles no especificadas en este artículo otras informaciones confiables apropiadas a la aeronave y referidas a rendimientos en relación con valores de elevación y gradiente de la pista; peso bruto, viento y temperatura.

En el caso de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional incluirán también los siguientes documentos: Certificado de matrícula, Certificado de Aeronavegabilidad; Licencias de emisión de gases y homologación de ruido, Licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación, diario de a bordo; si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino, si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

Los operadores serán los responsables de proporcionar al piloto al mando la información de toda mercancía peligrosa que sea transportada; esta información deberá ser proporcionada de forma escrita antes de la salida de la aeronave. Y la cual deberá de contener el procedimiento a seguir contenido de acuerdo al manual de operaciones.

Admisión a la Cabina de Vuelo.

Art. 361.- El operador y el piloto al mando no podrán admitir o transportar en la cabina a personas que no sean miembros de la tripulación de vuelo.

Por lo que solamente podrán acceder a la cabina miembros de la tripulación en servicio; representantes de la AAC en misiones de certificación, concesión, licencias o inspección para cumplir una función oficial.

El piloto es el responsable que la admisión a la cabina de vuelo no cause distracciones o interferencias a la operación de vuelo, también debe asegurarse que las personas que se transporten en cabina conozcan los procedimientos de seguridad del vuelo.

La decisión final sobre la admisión a la cabina de vuelo será responsabilidad del piloto al mando.

Altitudes Mínimas de Vuelo y Situaciones Anormales Simuladas en Vuelo.

Art. 362.- El piloto al mando no volará por debajo de las altitudes mínimas especificadas excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje.

El operador debe garantizar que no se simulen vuelos; durante vuelos comerciales de transporte aéreo, situaciones de emergencia que requieren parte o totalidad de procedimientos de emergencia de IMC por medio artificiales.

Utilización de Oxígeno Suplementario.

Art. 363.- El piloto al mando se asegurará que los miembros de la tripulación de vuelo que estén llevando a cabo funciones esenciales para la operación segura de un avión en vuelo, utilicen oxígeno suplementario continuamente cuando la altitud de la cabina exceda de 3000 metros (10000 pies) durante un período mayor de 30 minutos y siempre que la altitud de la cabina exceda de 4000 metros (13000 pies).

Operaciones por un solo Piloto bajo IFR o en Vuelo Nocturno. Entrenamiento y Verificación de Conversión.

Art. 364.- Podrán operarse aviones por un solo piloto bajo IFR o en vuelo nocturno cumpliendo con los siguientes requisitos:

- 1) Que el operador incluya en el manual de operaciones un programa de conversión y entrenamiento recurrente del piloto incluyendo requisitos adicionales para una operación con un solo piloto;
- 2) Que cumpla con los procedimientos de cabina de mando debiendo incluir dentro de estos: Administración de motores y manejo de emergencias, listas de comprobaciones normales y anormales y de emergencia; comunicaciones con ATC, procedimientos de salida y aproximación; manejo del piloto automático, uso de documentación en vuelo simplificada;
- 3) Que las comprobaciones recurrentes requeridas se efectúen como piloto único para el tipo o clase de avión en un entorno que sea representativo de la operación;
- 4) Que el piloto tenga un mínimo de cincuenta horas de tiempo de vuelo en el tipo o clase especificada de avión bajo IFR, de las que diez horas serán como piloto al mando
- 5) Que la experiencia reciente mínima requerida para un piloto bajo IFR, incluyendo tres aproximaciones instrumentales efectuadas durante los noventa anteriores en el tipo o clase de avión, como piloto único, este requisito puede sustituirse por una comprobación de aproximación instrumental IFR para el tipo o clase de avión.

El Operador deberá garantizar que:

- a) Cada miembro de la tripulación de vuelo complete un curso cumpliendo con los requisitos aplicables en este Reglamento y las Regulaciones correspondientes a Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, cuando pase de una clase de avión a otra;
- b) Cada miembro de la tripulación de vuelo apruebe un curso de conversión del operador antes de iniciar el vuelo de línea sin supervisión, cuando cambie a un avión para el que se requiere una nueva habilitación de clase y cuando cambie de operador, de la misma manera garantizará que el entrenamiento de conversión se imparta por persona calificada;
- c) La extensión del entrenamiento requerido del curso de conversión del operador se determine tomando en cuenta el entrenamiento previo del miembro de la tripulación;
- d) Se especifique en el manual de operación los niveles mínimos de calificación y experiencia de los miembros de la tripulación de vuelo antes de iniciar el entrenamiento; que cada miembro de la

tripulación de vuelo se someta a las verificaciones requeridas y de entrenamiento antes de iniciar el vuelo de línea bajo supervisión;

- e) Al concluir el vuelo de línea bajo supervisión se lleva a cabo la supervisión requerida; que una vez iniciado el curso de conversión del operador los miembros de la tripulación de vuelo no desempeñen tareas de vuelo en otro tipo o clase hasta que no se haya completado o terminado el curso; y,
- f) Se incluya entrenamiento sobre administración de cursos de cabina (CRM) en el curso de conversión.

En el caso de cambio de tipo o clase de avión, la verificación requerida puede ser combinada con la prueba de actitud que se requiere para estos casos en el Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico; en todo caso podrá combinar el curso de Conversión del Operador con el Curso de Calificación de Tipo o Clase.

Los operadores deben asegurar:

- a) Que todo miembro de la tripulación de vuelo complete y apruebe un curso de conversión del operador antes de iniciar el vuelo de línea sin supervisión: al cambiar de un avión a otro que requiera una nueva habilitación de clase o que cambie de operador. El entrenamiento de conversión será impartido por personas calificadas según un programa detallado y que se incluya en el manual de operaciones y aprobado por la AAC. La duración de este entrenamiento será determinada también por que dure el entrenamiento previo del miembro de la tripulación tomando en cuenta los niveles de calificación y experiencia exigidos a miembros de tripulación de vuelo antes del inicio del entrenamiento de conversión.
- b) Todo miembro de la tripulación de vuelo se someterá a las verificaciones requeridas y entrenamiento antes de iniciar el vuelo de línea y supervisado; al concluir el vuelo de línea bajo supervisión; iniciado el curso de conversión del operador no desempeñarán los miembros de tripulación de vuelo ninguna otra tarea de vuelo en otro tipo o clase de avión hasta haber terminado el curso. Se incluirá entrenamiento de administración de recursos de cabina (CRM) en el curso de conversión; si hay cambio de tipo o clase de avión la verificación podrá ser combinada con la prueba de actitud de Licencias al Personal técnico Aeronáutico.

Uso de Cinturón de Seguridad, Arnés de Hombro y Dispositivos de sujeción de niños.

Art. 365.- Ningún piloto podrá despegar una aeronave de matrícula u operador salvadoreño, a menos que se haya asegurado que cada persona a bordo haya sido instruida sobre el uso del cinturón de seguridad y de la colocación del arnés si esta instalado. Toda persona a bordo de una aeronave de registro u operador salvadoreño ocupara un asiento o litera con el cinturón de seguridad y un arnés de hombro si lo tuvieren instalado adecuadamente asegurado durante el movimiento de la aeronave sobre la superficie, despegue o aterrizaje.

Para operaciones de hidroaviones o helicópteros equipados con flotadores durante su movimiento en la superficie acuática, la persona que tira o empuja el hidroavión o el helicóptero desde el muelle, así como el que tira o sujeta dichas aeronaves en el muelle, están exentos de cumplir con los requisitos indicados en relación con el uso de asientos y cinturones de seguridad.

En el caso de los menores de dos años de edad pueden ser sostenidos por un adulto que ocupe un asiento o litera aprobado, siempre que el niño este acompañado por sus padres, encargados o sobrecargas autorizados por su seguridad durante el vuelo; el sistema de sujeción debe tener una etiqueta en la que se haga constar la aprobación para su uso.

Las personas a bordo de una aeronave con el propósito de realizar actividades de paracaidismo pueden usar el piso de la aeronave como asiento.

Los operadores cumplirán los requisitos siguientes:

Asegurarse que el equipo de sujeción este debidamente asegurado e a un asiento o litera aprobado y colocado hacia el frente; que los niños estén adecuadamente asegurados al sistema de sujeción y no exceder el peso

limite especificado para este equipo; y que los sistemas de sujeción estén debidamente etiquetados con indicaciones para su uso.

Toda persona a bordo esta obligada a acatar estas instrucciones y todo comandante o piloto al mando serán los responsables de la seguridad, dirección, cuidado y orden durante el despegue, antes y durante el vuelo y aterrizaje de una aeronave.

Lanzamiento de Objetos y Operación Descuidada o Negligente.

Art. 366.- Ninguna persona podrá operar una aeronave con descuido o negligencia, de tal manera que ponga en peligro o riesgo la vida o la propiedad de terceros. Tampoco se operará una aeronave con un propósito distinto de la navegación aérea sobre cualquier sección de la superficie del aeropuerto empleado para aeronaves para el comercio aéreo, incluyendo aeronaves que reciben o descargan personas o carga en forma negligente o descuidada de manera que pongan en peligro la vida o la propiedad de terceros.

Cada Estado contratante garantizara que la aeronave no sea utilizada con un propósito diferente o que no sea compatible con la finalidad de la aviación civil.

Ningún piloto al mando de una aeronave civil permitirá el lanzamiento de objetos desde la aeronave en vuelo, que constituyan peligro a personas o a la propiedad a menos que se trate de objetos en los que haya tomado en cuenta previamente precauciones razonables, de forma que se eviten daños a personas y propiedades y los cuales deberán ser autorizados previamente por la AAC.

Información de Instrucciones para los Miembros de la Tripulación.

Art. 367.- La tripulación de vuelo tendrá que ser informada adecuadamente sobre como desempeñar sus funciones en cuanto al transporte de mercancías peligrosas; todo operador se encargara de proveer la información apropiada y necesaria sobre tal aspecto; así mismo facilitara todas las instrucciones y medidas que se deban adoptar en situaciones de emergencia en las que intervengan sustancias y artículos que son considerados mercancía peligrosas.

Miembros de la Tripulación en sus Puestos.

Art. 368.- Durante el despegue y el aterrizaje y mientras este en ruta una aeronave cada miembro de la tripulación de vuelo debe:

- a) Estar en su puesto como miembro de la tripulación de vuelo a menos que su ausencia sea necesaria para desarrollar deberes en relación con la operación de la nave o en conexión con las necesidades fisiológicas. Mantener el cinturón abrochado mientras este en su puesto como miembro de la tripulación.
- b) Cada miembro de la tripulación de vuelo requerida de una aeronave civil salvadoreña mantendrá durante el despegue y aterrizaje su arnés de hombro mientras este asignado a deberes en su puesto. Esta disposición no será aplicada en los casos en los que el asiento no este equipado con un arnés de hombro y cuando el miembro de la tripulación no sea capaz de desarrollar las obligaciones requeridas con el arnés de hombro abrochado.

Esta disposición será aplicable también para todo el personal técnico aeronáutico que desarrolla funciones a bordo de la aeronave que posean licencia de técnico aeronáutica y que hayan sido acreditados por la AAC.

Prohibición de Actos de Interferencia Ilícita contra los Miembros de la Tripulación.

Art. 369.- Toda persona que cometa actos de interferencia ilícita contra los miembros de la Tripulación será sancionada de acuerdo a lo establecido en el Código Penal Salvadoreño y en los Acuerdos Internacionales vigentes en el país.

Prohibición de Sustancias Psicoactivas en la Tripulación

Art. 370.- Ningún miembro de la tripulación de una aeronave civil podrá desempeñar funciones bajo las condiciones siguientes:

- a) Dentro de las ocho horas después de consumir bebidas alcohólicas ni bajo influencia de estas; o teniendo un cero punto cero cuatro por ciento de peso de alcohol en la sangre.
- b) Mientras se consuma cualquier droga que afecte las facultades de la persona de cualquier forma contraria a la seguridad.
- c) Todo tripulante tendrá que someterse de inmediato a una prueba que le indique el porcentaje por peso de alcohol en la sangre u orina, como también pruebas en las que se pueda indicar el uso de sustancias psicoactivas, cuando un Inspector de la AAC lo solicite. La prueba será realizada por cualquier medico, clínica u hospital autorizado por la AAC.

Excepto en una emergencia, ningún piloto le permitirá a una persona que aparente estar intoxicada que demuestre por su manera de comportarse o por sus indicaciones físicas, que esta bajo la influencia de drogas; excepto en los casos de pacientes medicados bajo tratamientos que sea transportado en la aeronave.

Restricción de las Atribuciones de Piloto por razones de edad.

Art. 371.- Ninguna persona podrá actuar como piloto al mando de una aeronave que se encuentre dedicada al servicio aéreo internacional de transporte público de Pasajeros, cuando los titulares de la licencia hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad.

CAPÍTULO XIV DE LOS AERÓDROMOS

De los Aeródromos.

Art. 372.- Un Aeródromo es el área definida de tierra o agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida o movimiento en superficie de aeronaves.

Del Certificado de Aeródromo.

Art. 373.- Es el Certificado otorgado por la AAC de conformidad con las normas aplicables a la operación de aeródromos. Ningún aeródromo, independientemente de la clase que fuere, podrá -operar bajo ninguna circunstancia, sino cuenta para tal efecto con el Certificado respectivo.

Del Operador de Aeródromo y de su Certificado.

Art. 374.- El Operador de Aeródromo es la persona natural o jurídica autorizada para operar un aeródromo. El documento que acredita dicha autorización es el Certificado de Operador de Aeródromo, el cual será extendido al haberse cumplido todos los requerimientos previamente establecidos por la Autoridad de Aviación Civil en las Regulaciones aplicables.

Certificado de Operador de Aeródromo de Uso Público.

Del Proceso de Certificación

Art. 375.- Para obtener un Certificado de Operador de Aeródromo de Uso Público, el solicitante debe someterse a un Proceso de Certificación, que será descrito en un documento de Certificación en el cual se detallaran las siguientes etapas:

- a) **Presolicitud:** Constituye la gestión que realiza un interesado para obtener información relacionada con el otorgamiento de un Certificado de Operador de Aeródromo; durante esta etapa, se produce la primera reunión entre el solicitante y la AAC, generando un intercambio de información sobre el servicio y orientación por parte de esta, en relación con las normas, estándares, procedimientos, responsabilidades y atribuciones del servicio que el solicitante pretende brindar y la documentación técnica que debe presentar.
- b) **Solicitud formal:** El Solicitante presenta ante la AAC la solicitud, con la documentación requerida, incluyendo el cronograma tentativo de eventos, documentos, el formulario de solicitud, el Manual de Aeródromo (MA) y el Programa de Seguridad de Aeródromos.
- c) **Evaluación:** La AAC revisa la documentación presentada y comunica al solicitante las discrepancias encontradas, si las hubiere; en caso contrario, emite la respectiva aprobación o aceptación.
- d) **Demostración técnica:** El Solicitante se somete a la evaluación y demostración técnica, para determinar la conformidad de las facilidades, señalización, iluminación, pavimentos, obstáculos, SEI, equipo, personal, procedimientos, gestión de seguridad, gestión de plataforma, problemas con aves u otros animales y entrenamiento.
- e) **Certificación:** Una vez concluidas con éxito las etapas anteriormente indicadas, la AAC emitirá el Certificado de Operador de Aeródromo. Bajo ninguna circunstancia podrá emitirse el Certificado de Operador de Aeródromo, cuando el solicitante no haya realizado de manera satisfactoria, alguna de las etapas anteriores.

Requisitos mínimos exigibles del Proceso de Certificación

Art. 376.- La AAC determinará si el solicitante de un Certificado de Operador de Aeródromo ha cumplido debidamente el Proceso de Certificación, evaluando los siguientes requisitos:

- a) Si el solicitante y el personal tienen la competencia y experiencia requerida para operar y mantener adecuadamente el aeródromo.
- b) Que el Manual de Aeródromo presentado por el solicitante contiene la información requerida, correspondiente al sitio del aeródromo, sus instalaciones y servicios, su equipo, sus procedimientos operacionales, su organización y su administración, incluyendo el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.
- c) En cuanto a las instalaciones, equipos, servicios, procedimientos operacionales, su organización y su administración, incluyendo el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del aeródromo, se ajustan a lo establecido en sus documentos y manuales.

Requisitos Institucionales para la obtención de un COAR.

Art. 377.- Todo solicitante de un Certificado de Operador de Aeródromo deberá presentar a la Autoridad de Aviación Civil, previo trámite administrativo y gubernamental, los siguientes documentos:

- a) Calificación del lugar de la OPAMSS;
- b) Permiso de Construcción de la Alcaldía Municipal de su Jurisdicción; en caso de ser un Aeródromo con fines comerciales, se deberá solicitar Permiso de "Operaciones del Aeródromo"; y,
- c) Estudio de Impacto Ambiental aprobado por el Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Emisión del Certificado de Operador de Aeródromo, Especificaciones y Limitaciones de Operación.

Art. 378.- La AAC otorgará el Certificado de Operador de Aeródromo, según las directrices prescritas para ese documento y siguiendo con el formato requerido, aprobando las Especificaciones y Limitaciones de Operación, finalizando completa y satisfactoriamente el proceso de Certificación.

Enmienda de un COAR, sus Especificaciones y Limitaciones de Operación

Art. 379.- La AAC podrá enmendar un COAR en sus Especificaciones y Limitaciones de Operación cuando haya cambios en:

- a) La Propiedad o Administración;
- b) Las condiciones de operación;
- c) La infraestructura del aeródromo,
- d) Incumplimiento de algunos de los requisitos bajo los cuales fue otorgado.

Además, podrá enmendar el Certificado cuando el titular de éste así lo solicite.

Transferencia de un Certificado de Operador de Aeródromo.

Art. 380.- La AAC podrá autorizar la transferencia de un Certificado de Operador de Aeródromo a un nuevo titular cuando:

- a) El titular actual del certificado notificado a la AAC por escrito por lo menos sesenta días antes del traslado de la explotación del aeródromo, notificando el nombre del nuevo propietario, arrendatario o concesionario del aeródromo.
- b) El nuevo titular solicita por escrito a la AAC, dentro de los treinta días antes de que el titular actual del Certificado de Operador de Aeródromo cese de explotar el aeródromo, la transferencia de dicho Certificado.

Si la AAC no aprueba la transferencia de un Certificado de Operador de Aeródromo, notificará por escrito al titular propuesto explicando sus razones en un período no mayor de treinta días después de haber adoptado tal decisión.

Cambios en el Sujeto Permisionario

Art. 381.- Cuando se de un cambio en la persona natural o jurídica poseedora de un COAR, el permisionario tendrá que notificado a la AAC, cuando cualquier persona o grupo de personas adquieran, directa o indirectamente, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, el control de la sociedad mercantil permisionaria de un aeródromo o helipuerto civil; si la AAC en el término de las treinta días no objeta dicha situación a los medios y términos bajos los cuales se otorgó el Permiso de Operación, se considerará aprobado.

Cuando no se presenten cambios en las condiciones originales de Certificación, se realizará solamente el cambio de Propietario y el Certificado será enmendado, en casos contrarios en los que se den cambios importantes, la AAC evaluará la situación y comunicará por escrito al nuevo titular de las acciones que tendrá que seguir, que podrá ser desde una Re-Certificación Parcial o menor hasta la aplicación del Proceso de Certificación completo.

Vigencia del Certificado.

Art. 382.- La vigencia de este Certificado será por diez años, y la AAC tendrá supervisión y vigilancia constante sobre dichas instalaciones y también sobre sus operaciones con el propósito de comprobar que las características bajo las cuales fue otorgado se mantienen.

Manual de Aeródromo.

Requerimiento del Manual

Art. 383.- Todo Manual que presente algún solicitante de un COAR, para el mantenimiento y operación del aeródromo, será sometido a la previa autorización y aprobación de la AAC, quien determinará si el Manual cumple con las políticas adecuadas, procedimientos y organización propios del aeródromo, éste se denominará "Manual de Aeródromo" (MA).

Ubicación del Manual de Aeródromo

Art. 384.- El explotador del aeródromo deberá:

- a) Proporcionar a la AAC un ejemplar completo y actualizado del Manual de Aeródromo.
- b) Conservar por lo menos un ejemplar completo y actualizado del MA en el aeródromo y otro ejemplar en la oficina principal, si no está emplazada en el aeródromo.
- c) Poner a disposición del personal autorizado de la AAC, a efectos de inspección el ejemplar al que se hace referencia en el artículo anterior.

Preparación del Manual de Aeródromo

Art. 385.- Los requisitos principales que debe contener el Manual de Aeródromo son los siguientes:

- a) Será presentado por escrito, en forma impresa, en idioma castellano y debidamente firmado por el operador del aeródromo.
- b) Redactado de manera sencilla, facilitando de esta forma su uso y revisión.
- c) Se detallara la fecha de aprobación inicial o aprobación de la Última revisión de cada página o parte del manual, incluyendo una página de registros o control de revisiones y una lista de páginas efectivas.
- d) Tener garantía por parte del operador del aeródromo, que éste y sus revisiones no contravienen ninguna de las normas establecidas por la AAC, la Ley Orgánica de Aviación Civil y el Convenio Internacional sobre Aviación Civil.
- e) Deberá contener todas las revisiones y enmiendas requeridas por la AAC, orientadas a garantizar la seguridad operacional de todas las aeronaves.

Deberá organizarse de forma que se facilite la preparación, así como el examen y la aprobación de la AAC. Su diseño podrá ser elaborado en un solo volumen o en distintos volúmenes, según sea apropiado y conveniente.

Entre los manuales que pueden presentarse por separado son los siguientes: MA, Manual o Plan de Emergencia del Aeródromo, Manual de Salvamento y Extinción de Incendios, Manual o Programa de Entretenimiento, Manual de Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo (SMS/SIGESOA), Programa o Plan de Mantenimiento de Pavimento, Ayudas Visuales y Equipos de SEI, y otros bajo la aceptación de la AAC.

El MA contendrá toda instrucción e información necesaria para que todo el personal responsable realice sus funciones.

Contenido del Manual de Aeródromo.

Art. 386.- Tendrá toda la información relativa y pertinente al emplazamiento, los servicios, procedimientos operacionales, equipos, instalaciones y administración del aeródromo, incluyendo el sistema de gestión de la seguridad operacional.

Cuando no sean incluidos requerimientos en el Manual de Aeródromo porque se no sea aplicable al aeródromo, serán especificados en el MA los motivos pertinentes.

Revisión del Manual de Aeródromo

Art. 387.- La AAC podrá revisar el MA:

A solicitud del operador del aeródromo, quien podrá requerir la inclusión de modificaciones a las condiciones inicialmente aprobadas, relativas al emplazamiento, servicios, procedimientos operacionales, equipos, instalaciones, organización, administración del aeródromo o en el sistema de gestión de la seguridad operacional

Por requerimiento o directriz de la AAC, si determina que, en beneficio de la seguridad operacional se requiere una revisión.

La solicitud de una revisión al MA debe presentarse con una antelación de treinta días hábiles a la fecha prevista para la entrada en vigencia, a menos que la AAC, por solicitud del interesado autorice un período más corto.

En caso de revisiones iniciadas por la AAC, se notificará al operador del aeródromo las razones de la revisión, y se le incluirán las páginas con la propuesta de revisión. El operador del aeródromo dispondrá de siete días para remitir por escrito los puntos de vista y argumentos sobre la revisión. Después de haber evaluado la información, la AAC decidirá si adopta la revisión o prescinde de ella. La revisión será efectiva treinta días después de haber sido recibida por el operador.

Si la AAC determina la existencia de una condición de emergencia que requiere una acción inmediata con respecto a la seguridad, que impide seguir el procedimiento dispuesto en el párrafo c. de esta sección, emitirá una revisión, la cual será efectiva desde el momento en que el operador del aeródromo la reciba. En la carta de notificación de la enmienda, la AAC describirá brevemente la emergencia detectada. Una vez resuelta la emergencia, el operador del aeródromo podrá solicitar a la AAC una reconsideración o una reevaluación de elementos causales de la emergencia y de la revisión que fue requerida.

Notificación de cambios en el Manual de Aeródromo.

Art. 388.- Un explotador de aeródromo debe notificar a la AAC con quince días hábiles de anticipación, todo cambio que éste desee efectuar en el MA.

Enmienda del Manual de Aeródromo (MA)

Art. 389.- El Operador de un Aeródromo certificado deberá modificar o enmendar el MA siempre que sea necesario, y para mantener la exactitud de la información registrada debe:

- a) Garantizar que el MA se enmiende de modo que las instrucciones y la información contenidas en este se mantengan actualizadas, así como que el personal responsable de operaciones, mantenimiento y del (SMS/SIGESOA) y toda persona o entidad que posea un manual, reciba las revisiones aprobadas.
- b) Mantener al menos una copia completa y actualizada del MA en cada una de las oficinas de Operaciones, Mantenimiento y del responsable del (SMS/SIGESOA), las que estarán disponibles para las auditorías que pudieran realizar la AAC.
- c) Proveer las partes o porciones aplicables del MA, o una copia de éste al personal del aeródromo responsable de su implementación.
- d) Llevar un control maestro de todo manual existente; y,

- e) Cada poseedor del MA o de alguna de sus partes es responsable de mantener este documento actualizado con las enmiendas facilitadas por el operador del aeródromo.

Aprobación del MA por la AAC

Art. 390.- Cuando se haya cumplido todos los requisitos establecidos por este Reglamento, la Ley Orgánica de Aviación Civil y demás normativas nacionales e internacionales pertinentes y aplicables, la AAC retornará al operador del aeródromo un ejemplar completo en versión original del MA aprobado, y se quedará con otro ejemplar en iguales condiciones.

Obligaciones del Operador de Aeródromo.

Cumplimiento

Art. 391.- El explotador de aeródromo deberá cumplir con lo establecido en la Ley Orgánica de Aviación, este Reglamento y sus Regulaciones, Tratados Internacionales vigentes y toda otra condición aprobada en el certificado.

Competencia y Requerimientos de Personal

Art. 392.- El operador del aeródromo empleará un número adecuado de personal calificado e idóneo para realizar todas las actividades críticas para la operación y mantenimiento del aeródromo.

El operador del aeródromo implantará un programa para actualizar la competencia del personal indicado en el párrafo anterior.

Operación y Mantenimiento del Aeródromo

Art. 393.- El operador del aeródromo operará y mantendrá el aeródromo de acuerdo a los procedimientos aprobados por la AAC, en el MA.

Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo (SMS / SIGESOA)

Art. 394.- El Operador del Aeródromo establecerá y someterá a aprobación de la AAC un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo (SMS/SIGESOA) de conformidad a las normas que la AAC establezca para esos efectos; dicho sistema deberá de describir la estructura de la organización, los deberes, líneas de responsabilidad, responsabilidad directa del personal administrativo superior y autoridad del gestor responsable y de los demás funcionarios que el sistema requiera, a efecto de garantizar que el aeródromo se opere con seguridad, en forma controlada y en mejora continua.

Auditorias internas y notificación sobre seguridad operacional por el explotador del aeródromo.

Art. 395.- La AAC realizará auditorias al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo en los momentos que lo estime procedente, y sin menoscabo de esa competencia, el operador del aeródromo deberá efectuar sus propias auditorias, conforme a programa acordado con la AAC.

La auditoria realizada por el operador del aeródromo incluirá como mínimo una inspección de las instalaciones y equipo del aeródromo, y abarcará las propias funciones del operador el aeródromo.

El explotador del aeródromo también organizara una auditoria externa y un programa de inspección para evaluar otros usuarios, incluyendo los explotadores con base fija, las agencias de servicio de escala y otras organizaciones que trabajen en el aeródromo.

Las auditorias a que se refiere este artículo se llevaran a cabo cada seis meses, o menos según se convenga con la AAC.

El explotador del aeródromo asegurará que todos los informes de auditoria incluyendo el informe sobre las instalaciones y el equipo de aeródromo, son preparados por expertos en seguridad adecuadamente calificados. La calificación de los expertos en seguridad corresponde efectuada a la AAC.

El explotador del aeródromo conservara un ejemplar de dichos informes durante un periodo de un año. La AAC recibirá un ejemplar del informe para su examen y referencia.

Los informes deberán ser preparados y firmados por las personas que llevaron a cabo las auditorias e inspecciones.

Notificación de las inexactitudes en las publicaciones del Servicio de Información Aeronáutica.

Art. 396.- El explotador del aeródromo examinará todas las publicaciones de información aeronáuticas, suplementos, enmiendas, avisos a los aviadores, boletines de información previa al vuelo, y circulares de información aeronáutica expedidos por el AIS al recibo de los mismos e inmediatamente después de dichos exámenes notificara al AIS-Central toda la información inexacta que en ellos figure y se relacione con el aeródromo.

Notificación de cambios planificados a las instalaciones, equipo y nivel del servicio de aeródromo.

Art. 397.- El explotador del aeródromo notificara al AIS Central y a la AAC por escrito por lo menos treinta días antes de efectuar cualquier cambio a la instalación o equipo o al nivel de servicio en el aeródromo, todo cambio que se haya previsto y que probablemente afecte la exactitud de la información que figure en la publicaciones AIS indicadas en el artículo anterior.

Asuntos que exigen notificación inmediata.

Art. 398.- El explotador del aeródromo notificara inmediatamente al AIS Central y se encargará de que el control de tránsito aéreo y la dependencia de operaciones de vuelo reciban también inmediatamente, todo detalle de las circunstancias siguientes acerca de los cuales tenga conocimiento:

- a) Obstáculos, obstrucciones y peligros:
 - 1) toda penetración de un objeto en una superficie limitadora de obstáculos relacionada con el aeródromo.
 - 2) La existencia de cualquier obstrucción o condición peligrosa que afecte la seguridad operacional de la aviación en, o cerca del aeródromo.
- b) Nivel de servicio: Una reducción del nivel de servicio en el aeródromo establecido en cualquiera de las publicaciones AIS.
- c) Área de movimiento: el cierre de cualquier parte de área de movimiento del aeródromo.
- d) Cualquier otra condición que pudiera afectar la seguridad operacional de la aviación en el aeródromo con respecto adoptar precauciones.

Notificación inmediata a los pilotos.

Art. 399.- Cuando no sea posible que un explotador de aeródromo organice la recepción por el control de tránsito aéreo y la dependencia de operaciones de vuelo de un aviso relativo sobre alguna circunstancia que ponga en peligro la seguridad de la aviación, el explotador debe dar aviso inmediatamente a los pilotos que puedan verse afectados por dicha circunstancia.

Coordinación con usuarios y Proveedores de Servicios

Art. 400.- El operador del aeródromo coordinará con los Servicios de Tránsito Aéreo, Meteorología, Servicios de Información Aeronáutica, con el organismo responsable de la Seguridad Pública del Aeródromo, Aduana, Migración, con los servicios de Salvamento y Extinción de Incendios, con el proveedor de combustibles para la aviación y con los prestatarios de servicios de asistencia técnica de aeronaves para garantizar la seguridad operacional, disponibilidad y continuidad en la prestación de servicios.

Acceso de la AAC al Aeródromo.

Art. 401.- Los Inspectores y el personal designado por la AAC, debidamente identificados con su credencial y en el ejercicio de sus funciones, pueden acceder de forma inmediata a todas las instalaciones del Aeródromo; la AAC les ha delegado autoridad para ejecutar de esta manera sus funciones, incluido el acceso también a lugares de trabajo, edificios, aeronaves, archivos, manuales, documentos y todo lo relacionado al cumplimiento de sus funciones, para verificar los estándares de seguridad establecidos.

El poseedor de un permiso para operar un aeródromo estará sujeto a inspecciones, aun sin previo aviso, por parte de la AAC, o sus delegados a efecto de verificar que se cumplen de manera satisfactoria con los requisitos de seguridad establecidos en la Ley Orgánica de Aviación Civil, este Reglamento y cualquier otro requisito establecido por la normativa nacional internacional de la OACI.

Notificación e Investigación de accidentes de Aeródromo

Comunicación de incidentes

Art. 402.- El Operador del Aeródromo es el encargado de establecer los procedimientos para que exista un sistema eficiente de comunicación de incidentes con aeronaves e incidentes de superficie, teniendo en cuenta las responsabilidades descritas a continuación:

- (1) Tan pronto como sea posible, el operador del aeródromo deberá comunicar a la AAC, en forma verbal, por teléfono o por correo electrónico sobre la ocurrencia de un incidente.
- (2) Los informes escritos se remitirán a la AAC dentro del plazo de 24 horas desde el momento en que se identificó el incidente, a menos que lo impidan circunstancias excepcionales.

Investigación de Incidentes.

Art. 403.- El operador del aeródromo deberá establecer una investigación sobre:

- (1) Todo incidente de superficie con el objeto de identificar los factores causales y tomar las acciones correctivas necesarias para minimizar el riesgo. La investigación será evaluada por los Inspectores de Aeródromos autorizados y derivados por la AAC
- (2) El Operador del Aeródromo tendrá que conservar copia de los informes de investigación de incidentes y abrir una Bitácora para enlistar todo incidente.

Avisos de Advertencia.

Art. 404.- Cuando las actividades realizadas dentro de los aeródromos, o las operaciones aéreas cerca de este, se consideren peligrosas para las personas o el tránsito vehicular, el operador del aeródromo tendrá la responsabilidad de comunicarlo de las maneras siguientes:

- a) Colocando avisos de advertencia en el perímetro de área de trabajo o en toda vía pública vecina del área afectada.

- b) Cuando el operador no controle la vía pública, hará un informe a la Autoridad correspondiente sobre la existencia del peligro, para que este coloque los avisos sobre tal situación.

Seguros

Art. 405.- Las Pólizas de Seguro serán suscritas con la finalidad de cubrir responsabilidades acordes a los niveles de riesgos propios del aeródromo.

Certificación y Operación de Aeródromos Privados

Requisitos mínimos que deben cumplir los aeródromos privados

Art. 406.- Con la finalidad de garantizar la seguridad de las operaciones en los aeródromos y helipuertos privados, los operadores debidamente autorizados tendrán que cumplir con los requisitos mínimos de operaciones prescritos por la AAC.

Requerimiento de un Certificado de Operador de Aeródromos civiles privados.

Art. 407.- Todo Operador que desee desempeñar servicios pertinentes dentro de un aeródromo civil privado, tendrá que presentar para la aprobación de la AAC, una solicitud de inspección en la que deberá cumplir con lo siguiente:

- a) Cumplir con los requisitos contenidos dentro de la Ley Orgánica de Aviación Civil, este Reglamento y demás disposiciones nacionales e internacionales pertinentes.
- b) Mantener en el aeródromo o helipuerto un libro de registro de todas las operaciones que se esté actualizando constantemente.
- c) Mantener la vigilancia adecuada para evitar el ingreso de personas no autorizadas.
- d) Proveer el mantenimiento adecuado de la infraestructura, a fin que se garantice la seguridad operacional del aeródromo.

Inspecciones.

Art. 408.- Con la finalidad de comprobar que la configuración y la operación de los aeródromos civiles cumplen con los requisitos establecidos en el Permiso de Operación concedido, si se cumplen con las limitaciones establecidas y el funcionamiento apropiado del aeródromo, la AAC realizará inspecciones y podrá exigir informes a los operadores de los aeródromos y helipuertos autorizados.

CAPÍTULO XV

SECCIÓN PRIMERA

Del Tránsito Aéreo

Art. 409.- La Autoridad de Aviación Civil (AAC), determinará, de acuerdo con las disposiciones de este Reglamento y las Regulaciones aplicables, en el territorio salvadoreño y en el espacio aéreo comprendido entre las regiones de información de vuelo de El Salvador y sobre alta mar, las partes del espacio aéreo y los aeródromos donde se suministran Servicios de Tránsito Aéreo y tomando las medidas necesarias para que tales servicios se establezcan y suministren, mediante lo siguiente:

- (1) Por medio de un Convenio con otro Estado, dentro del cual se podrá aceptar la responsabilidad de establecer y suministrar los Servicios de Tránsito Aéreo en las regiones de información de vuelo y áreas o zonas de control que se extiendan sobre los territorios de dicho Estado o delegar esta responsabilidad en las regiones de información de vuelo y áreas o zonas de control sobre el territorio salvadoreño.
- (2) En las partes del espacio aéreo sobre alta mar o en el espacio aéreo de soberanía indeterminada, en los que por acuerdos internacionales corresponda a El Salvador suministrar los Servicios de Tránsito Aéreo, la AAC tomará las medidas necesarias para que los servicios se establezcan y suministren de conformidad con la Ley Orgánica de Aviación Civil, de este Reglamento, Regulaciones aplicables y de los procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo.
- (3) Cuando se haya decidido que se suministren Servicios de Tránsito Aéreo, la Autoridad ATS Competente, designará la dependencia encargada de suministrar tales servicios.
- (4) La AAC publicará la información necesaria relativa a la prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo.
- (5) La AAC podrá complementar las disposiciones consignadas en el presente Reglamento mediante Regulaciones, normas específicas o procedimientos.

Objetivos de los Servicios de Tránsito Aéreo

Art. 410.- Los Servicios de Tránsito Aéreo, elementos de apoyo a la navegación aérea, tienen su aplicación desde la prestación del Servicio de Información de Vuelo y Alerta, hasta los más complejos sistemas de control de tránsito aéreo, se constituyen en servicios esenciales para la gestión, seguridad y eficiencia de los vuelos, debiendo cumplir los siguientes objetivos:

- (1) Prevenir colisiones entre aeronaves.
- (2) Prevenir colisiones entre aeronaves en el área de maniobras y entre esas y los obstáculos que haya en dicha área.
- (3) Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.
- (4) Proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz del vuelo.
- (5) Notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento prestando la mayor colaboración posible a dichos organismos según se requiera.

División de los Servicios de Tránsito Aéreo

Art. 411.- Los Servicios de Tránsito Aéreo se proveen para satisfacer los objetivos indicados en el artículo 410 anterior y comprenden los servicios que se identifican a continuación:

- (1) Servicio de Control de Área por instrumentos o por vigilancia.
- (2) Servicio de Control de Aproximación por Instrumentos.
- (3) Servicio de Control de Aeródromo.
- (4) Servicio de Información de Vuelo.
- (5) Servicio de de alerta.

Determinación de la necesidad de los Servicios de Tránsito Aéreo

Art. 412.- Para determinar la necesidad de los Servicios de Tránsito Aéreo, se tendrá en cuenta lo siguiente:

- (1) Los tipos de Tránsito Aéreo de que se trata.

- (2) La densidad del Tránsito Aéreo.
- (3) Las condiciones meteorológicas.
- (4) Otros factores pertinentes.

Art. 413.- La Autoridad de Aviación Civil, determinará la necesidad de los Servicios de Tránsito Aéreo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 414 de este reglamento y las regulaciones aplicables.

Art. 414.- El espacio aéreo ATS en El Salvador, se clasificará y designará de conformidad con lo indicado a continuación:

- Clase A.** Sólo se permiten vuelos IFR; se proporciona a los vuelos Servicios de Control de Tránsito Aéreo y están separados unos de otros.
- Clase B.** Se permiten vuelos IFR y VFR, se proporciona a los vuelos Servicios de Control de Tránsito Aéreo y están separados unos de otros.
- Clase C.** Se permiten vuelos IFR y VFR; se proporciona a los vuelos Servicios de Control de Tránsito aéreo y los vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y de los vuelos VFR. Los vuelos VFR están separados de los vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a otros vuelos VFR.
- Clase D.** Se permiten vuelos IFR y VFR se proporciona a los vuelos Servicios de Control de Tránsito Aéreo; los vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a los vuelos VFR. Los vuelos VFR reciben información de tránsito respecto a todos los otros vuelos.
- Clase E.** Se permiten vuelos IFR y VFR; se proporciona a los vuelos IFR Servicios de Control de Tránsito Aéreo y están separados de otros vuelos IFR. Todos los vuelos reciben información de tránsito en la medida de lo factible. La clase "E" no se utilizará para zonas de control.
- Clase F.** Se permiten vuelos IFR y VFR, todos los vuelos IFR participantes reciben Servicio de Asesoramiento de Tránsito Aéreo y todos los vuelos reciben servicio de información de vuelo, si lo solicitan.
- Clase G.** Se permiten vuelos IFR y VFR y reciben servicio de información de vuelo, si lo solicitan.

Art. 415.- Los requisitos para los vuelos dentro de cada clase de espacio aéreo seleccionado dentro del espacio aéreo nacional, serán los indicados en la regulación aplicable.

Performance de Navegación Requerida (RNP) Para las Operaciones en Ruta

Art. 416.- La AAC prescribirá los tipos de RNP. Si corresponde, el o los tipos de RNP para áreas rumbos o rutas ATS designadas, se prescribirán basándose en acuerdos regionales de navegación aérea.

Art. 417.- Los tipos de RNP serán los apropiados al nivel de los servicios de comunicaciones, navegación y tránsito aéreo que se proporcionen en el espacio aéreo en cuestión y se describirán en los procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Establecimiento y designación de las dependencias que facilitan Servicios de Tránsito Aéreo

Art. 418.- Las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo u otras dependencias que para tal efecto establezca la AAC, tendrán la responsabilidad de la prestación del servicio de información de vuelo y alerta, dentro de la región de información de vuelo.

Art. 419.- El Centro de Control de Área por procedimientos y/o por vigilancia, aproximación por Instrumentos y las Torres de Control de Aeródromo, tendrán la responsabilidad, según corresponda, de la prestación del Servicio de Control de Tránsito Aéreo, Servicio de Información de Vuelo y servicio de Alerta, dentro del área de control, zonas de control y en los aeródromos controlados.

Especificaciones para las Regiones de Información de Vuelo, Áreas de Control y Zonas de Control

Art. 420.- Regiones de Información de Vuelo. La región de información de vuelo de El Salvador está delimitada de modo que abarca toda la estructura de las rutas aéreas a las que presta servicios.

Art. 421.- La región de información de vuelo de El Salvador incluye la totalidad del espacio aéreo comprendido en sus límites territoriales y aguas jurisdiccionales laterales, excepto cuando se establezca una región superior de información de vuelo.

Art. 422.- Cuando una región de información de vuelo esté limitada por una región superior de información de vuelo, el límite inferior designado para la región superior de información de vuelo, constituirá el límite superior en sentido vertical de la región de información de vuelo y coincidirá con un nivel de vuelo VFR de la tabla de niveles de crucero VFR detallada en las regulaciones aplicables.

La Hora en los Servicios de Tránsito Aéreo

Art. 423.- Las dependencias de Servicios de Tránsito Aéreo emplearán el Tiempo Universal Coordinado (UTC) el que expresarán en horas, minutos y cuando se requiera en segundos del día de veinticuatro (24) horas, que comienza a las 18: 00 hora local (00:00 UTC).

Art. 424.- Las dependencias de Servicios de Tránsito Aéreo estarán dotadas de relojes claramente visibles desde cada puesto de trabajo y serán verificados según sea necesario a fin de que den la hora exacta respecto a la UTC.

Art. 425.- Los relojes de las dependencias de Servicios de Tránsito Aéreo y otros dispositivos para registrar la hora serán verificados según sea necesario, a fin de que den la hora exacta, con una tolerancia de más o menos 30 segundos respecto al UTC. Cuando una dependencia de Servicios de Tránsito Aéreo utilice comunicaciones por enlace de datos, los relojes y otros dispositivos para registrar la hora se verificarán según sea necesario, a fin de que den la hora exacta con una tolerancia de un segundo respecto al UTC.

Art. 426.- La hora exacta deberá obtenerse de una estación homologadora, o si no fuese posible, de otra dependencia que haya obtenido la hora exacta de tal estación.

Art. 427.- Las Torres de Control de aeródromos, suministrarán la hora exacta al piloto, antes que la aeronave inicie su rodaje para el despegue a menos que se haya dispuesto lo necesario para que el piloto la obtenga de otra fuente. Además, las dependencias de Servicio de Tránsito Aéreo suministrarán:

- (a) La hora exacta a las aeronaves, a petición de éstas.
- (b) Las señales horarias se referirán al medio minuto o minuto entero superior más próximo.

Control de personas y vehículos en los Aeródromos.

Art. 428.- El movimiento de personas o vehículos, comprendidas las aeronaves remolcadas, dentro del área de maniobras de un aeródromo, será controlado por la Torre de Control del aeródromo, cuando sea necesario, para evitarles peligros o para evitárselos a las aeronaves que aterrizan, están en rodaje o despegan.

Art. 429.- En condiciones tales que se sigan procedimientos de mala visibilidad:

- (1) Se limitará al mínimo esencial el número de personas y vehículos que operen en el área de maniobras de un aeródromo y se prestará atención especial a los requisitos relativos a protección de la(s) zona(s) sensible(s) del ILS cuando se efectúen operaciones de aproximación de precisión por instrumentos categorías II o III.
- (2) A reserva de lo previsto en el artículo 430 de este reglamento, la separación mínima entre vehículos y aeronaves en rodaje será la que la autoridad ATS competente establezca, tomando en consideración las ayudas disponibles.
- (3) Cuando se efectúen continuamente operaciones ILS de precisión por instrumentos de categorías II o III a una misma pista, se protegerán las áreas críticas y sensibles más restringidas del ILS.

Art. 430.- Los vehículos de emergencia que vayan a prestar ayuda a una aeronave en peligro tendrán prioridad sobre todo otro tráfico de superficie.

Art. 431.- A reserva de lo previsto en el Artículo 430 anterior, los vehículos que se encuentren en el área de maniobras deberán observar las siguientes reglas:

- (1) Todos los vehículos, incluidos los que remolquen aeronaves, cederán paso a las aeronaves que estén aterrizando, despegando o en rodaje.
- (2) Los vehículos que remolquen aeronaves tendrán paso preferente.
- (3) Los vehículos se cederán mutuamente el paso de conformidad con las instrucciones locales.
- (4) No obstante lo dispuesto en los numerales (1), (2) y (3) de este Artículo, todos los vehículos, comprendidos los que remolquen aeronaves, observarán las instrucciones de la Torre de Control del aeródromo.

Suministro de Servicios Radar

Art. 432.- En los sistemas radar podrá proveerse la presentación en pantalla de alerta y avisos relacionados con la seguridad, tal como alertas de conflictos, predicciones de conflictos, advertencia de altitud mínima de seguridad y claves SSR duplicadas involuntariamente.

Uso del Radar de Movimiento en la Superficie (SMR)

Art. 433.- Cuando no se tenga desde la Torre de Control observación visual de la totalidad o parte del área de maniobras o para complementar las observaciones visuales, debería utilizarse el radar de movimiento en la superficie (SMR), u otro equipo de vigilancia adecuado, para complementar las observaciones visuales del área de maniobras a efectos de:

- (1) Vigilar el movimiento de las aeronaves y vehículos en el área de maniobras.
- (2) Proporcionar información de dirección a los pilotos y conductores de vehículos, según sea necesario.
- (3) Proporcionar asesoramiento y asistencia para el movimiento seguro y eficiente de aeronaves y vehículos en el área de maniobras.

Localización de Aeronaves en Estado de Emergencia.

Art. 434.- Cuando se considere que existe un estado de emergencia, se trazará sobre una carta el vuelo de la aeronave afectada, a fin de determinar su probable posición futura y su radio de acción máximo desde su Última posición conocida. También se trazarán los vuelos de otras aeronaves que se sepa que están operando en las cercanías de la aeronave en cuestión, a fin de determinar sus probables posiciones futuras y autonomías máximas respectivas.

Información para el explotador

Art. 435.- Cuando un Centro de Control de Área por procedimientos y/o vigilancia o cualquier otra dependencia de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo, decida que una aeronave está en la fase de incertidumbre o de alerta, notificará explotador en cuanto sea posible, antes de comunicarlo al Centro Coordinador de Salvamento.

Art. 436.- Toda la información que el Centro de Control de Área haya notificado al Centro Coordinador de Salvamento, se comunicará igualmente sin demora al explotador, siempre que esto sea posible.

Información destinada a las aeronaves que se encuentran en las proximidades de una aeronave en "estado de emergencia".

Art. 437.- Cuando una dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo considere que una aeronave se encuentra en estado de emergencia, informará a otras aeronaves que se sepa que están en la proximidad de la aeronave en cuestión, de la naturaleza de la emergencia tan pronto como sea posible.

Art. 438.- Cuando una dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo sepa o sospeche que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita, no se hará ninguna referencia en las comunicaciones ATS aeroterrestres a la naturaleza de la emergencia, a menos que en las comunicaciones procedentes de la aeronave afectada, se haya hecho referencia a la misma con anterioridad y se tenga la certeza de que tal referencia no agravará la situación.

Requisitos de los Servicios de Tránsito Aéreo respecto a comunicaciones

Servicio Móvil Aeronáutico (Comunicaciones Aeroterrestres)

Art. 439.- Para fines de los Servicios de Tránsito Aéreo, en las comunicaciones aeroterrestres se utilizará la radiotelefonía o el enlace de datos.

Art. 440.- Cuando se emplee comunicación radiotelefónica directa en ambos sentidos, o comunicación por enlace de datos entre el Piloto y el Controlador, para dar Servicios de Control de Tránsito Aéreo, todos los canales de comunicación aeroterrestres de este servicio y que se utilicen de ese modo, estarán provistos de dispositivos de registro.

Art. 441.- Los registros de los canales de comunicaciones, según se requiere en el artículo 440 de este Reglamento, se conservarán por un período mínimo de 30 días.

Para el servicio de información de vuelo.

Art. 442.- Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres permitirán efectuar comunicaciones en ambos sentidos entre la dependencia que proporcione el servicio de información de vuelo y las aeronaves debidamente equipadas que vuelen en cualquier dirección dentro de las áreas de control.

Art. 443.- Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres del servicio de Información de Vuelo, deberán permitir las comunicaciones directas, rápidas y continuas, libres de parásitos atmosféricos en ambos sentidos.

Art. 444.- El servicio de control de área por procedimientos y/o vigilancia. Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres permitirán efectuar comunicaciones en ambos sentidos entre la dependencia que proporciona el servicio de control de área y las aeronaves debidamente equipadas que operen en cualquier dirección dentro del área o áreas de control.

Art. 445.- Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres del servicio de control de área por procedimientos y/o vigilancia, deberán permitir las comunicaciones directas, rápidas y continuas, libres de parásitos atmosféricos en ambos sentidos.

Art. 446.- Cuando en los servicios de control de área por procedimientos y/o vigilancia se utilicen canales de comunicaciones vocales aeroterrestres de los que se encargan operadores aeroterrestres, deberán tomarse las medidas necesarias para permitir comunicaciones vocales directas entre el Piloto y el Controlador, siempre que sea necesario.

Art. 447.- Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres del servicio de control de aproximación por procedimientos deberán permitir comunicaciones vocales en ambos sentidos directas, rápidas y continuas, libres de parásitos atmosféricos entre la dependencia que preste el servicio de control de aproximación y las aeronaves debidamente equipadas que estén bajo su control.

Art. 448.- Si la dependencia que facilita el servicio de control de aproximación funciona independientemente, las comunicaciones aeroterrestres se efectuarán por los canales suministrados para su uso exclusivo.

Para el servicio de control de aeródromo.

Art. 449.- Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres permitirán las comunicaciones en ambos sentidos, directas, rápidas, continuas y libres de parásitos atmosféricos, entre la Torre de Control del aeródromo y las aeronaves debidamente equipadas que vuelen a cualquier distancia comprendida en un radio de 45 kilómetros (25 millas náuticas) del aeródromo.

Art. 450.- Cuando las condiciones lo justifiquen, deberá contarse con instalaciones y servicios independientes para controlar el tránsito de las aeronaves en el área de maniobras.

Servicio fijo aeronáutico (Comunicaciones Tierra-Tierra)

Art. 451.- Se utilizarán comunicaciones vocales directas o por enlace de datos en las comunicaciones tierra-tierra para fines de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Comunicaciones dentro de una región de información de vuelo y comunicaciones entre las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Art. 452.- Todo centro de información de vuelo, dispondrá de instalaciones para comunicarse con las siguientes dependencias que proporcionen servicios dentro de su zona de responsabilidad:

- (1) El Centro de Control de Área por procedimientos y/o vigilancia, a no ser que este en el mismo emplazamiento;
- (2) Las dependencias de Control de Aproximación por procedimientos; y,
- (3) Las Torres de Control de aeródromo.

Art. 453.- Todo centro de Información de Vuelo o de Control de Área por procedimientos y/o vigilancia, además de disponer de instalaciones para comunicarse con el Centro de Información de Vuelo, estará en condiciones de comunicarse con las siguientes dependencias, que proporcionen servicios dentro de su zona de responsabilidad:

- (1) Las dependencias de Control de Aproximación por procedimientos;
- (2) Las Torres de Control de aeródromo; y,
- (3) Las oficinas de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo cuando estén instaladas por separado.

Art. 454.- Toda dependencia de Control de Aproximación por procedimientos, además de disponer de instalaciones para comunicarse con el Centro de Información de Vuelo y con el Centro de Control de Área, estará en condiciones de comunicarse con la torre o Torres de Control de aeródromo asociadas y con la oficina y oficinas de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo asociadas, cuando éstas estén instaladas por separado.

Art. 455.- Toda Torre de Control de aeródromo, además de estar conectada con el Centro de Información de Vuelo, el Centro de Control de Área y la dependencia de Control de Aproximación, dispondrá de instalaciones para comunicarse con la oficina de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo asociada, siempre que ésta esté instalada por separado.

Comunicaciones entre las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo y otras dependencias.

Art. 456.- Todo Centro de Información de Vuelo y todo Centro de Control de Área por procedimientos y/o vigilancia dispondrá de instalaciones para comunicarse con las siguientes dependencias, que proporcionen servicios dentro de sus respectivas zonas de responsabilidad:

- (1) Dependencias militares correspondientes;
- (2) La oficina meteorológica que sirva al Centro;
- (3) La Estación de Telecomunicaciones Aeronáuticas que sirva al Centro;
- (4) El Centro Coordinador de Salvamento o, a falta de éste, cualquier otro servicio correspondiente de emergencia;
- (5) La oficina NOTAM internacional que sirva al Centro; y,
- (6) Las oficinas correspondientes de los Operadores.

Art. 457.- Toda dependencia de Control de Aproximación por procedimientos y toda Torre de Control de aeródromo, dispondrá de instalaciones para comunicarse con las siguientes dependencias que proporcionen servicios dentro de sus respectivas zonas de responsabilidad:

- (1) Las dependencias militares correspondientes;
- (2) Los servicios de salvamento y de emergencia, incluso servicios de ambulancia, contra incendios y otros;
- (3) La oficina meteorológica que sirva a la dependencia de que se trate;
- (4) La Estación de Telecomunicaciones Aeronáuticas que sirva a la dependencia de que se trate; y,
- (5) La dependencia que proporcione el servicio de dirección en la plataforma, cuando esté instalada aparte.

Art. 458.- Las instalaciones de comunicaciones necesarias estarán en condiciones de proporcionar comunicaciones rápidas y confiables entre la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo de que se trate y las dependencias militares a cargo del control de las operaciones de interceptación dentro de la zona de responsabilidad de la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Descripción de las instalaciones de comunicaciones

Art. 459.- Las instalaciones de comunicaciones estarán en condiciones de proporcionar:

- (1) Comunicaciones vocales directas solas o en combinación con comunicaciones por enlace de datos, que puedan establecerse instantáneamente para fines de transferencia de control radar o vigilancia dependiente automática (ADS), o normalmente en quince segundos para otros fines; y,
- (2) Comunicaciones impresas, cuando sea necesario que quede constancia por escrito. El tiempo de tránsito del mensaje en esta clase de comunicaciones no excederá de cinco minutos.

Art. 460.- En todos los casos no previstos en el Artículo 459 de este Reglamento, las instalaciones de comunicaciones deberán poder proporcionar:

- (1) Comunicaciones vocales directas solas o en combinación con comunicaciones por enlace de datos, que puedan normalmente establecerse en un tiempo aproximado de quince segundos.
- (2) Comunicaciones impresas, cuando sea necesario que quede constancia por escrito. El tiempo de tránsito del mensaje en esta clase de comunicaciones no excederá de cinco minutos.

Art. 461.- En todos los casos en que es necesaria la transferencia automática de datos hacia las computadoras de los Servicios de Tránsito Aéreo o desde ellas, se contará con dispositivos convenientes de registro automático.

Art. 462.- Las instalaciones de comunicaciones necesarias deberán complementarse, cuando sea necesario, con otros tipos de comunicaciones visuales o auditivas, como la televisión en circuito cerrado o sistemas de tratamiento por separado de la información.

Art. 463.- Las instalaciones de comunicaciones estarán en condiciones de establecer comunicación vocal directa adaptada para comunicaciones "en conferencia".

Art. 464.- Las instalaciones de comunicaciones estipuladas en el Artículo 463 de este Reglamento, deberán poder establecer comunicación vocal directa adaptada para comunicación "en conferencia", de modo que las comunicaciones puedan establecerse normalmente en quince segundos.

Art. 465.- Todas las instalaciones de comunicaciones vocales directas o por enlace de datos entre distintas dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo y las dependencias de seguridad del Estado, deberán contar con registro automático.

Art. 466.- Todas las instalaciones de comunicaciones vocales directas o por enlace de datos exigidas en los Artículos 461 y 465 de este Reglamento, se conservarán por un período mínimo de treinta días.

Comunicaciones entre regiones de información de vuelo

Art. 467.- El Centro de Control de Área dispondrá de instalaciones para comunicarse con todos los centros de control de área adyacentes.

Art. 468.- Estas comunicaciones se efectuarán en todos los casos de modo que los mensajes estén en la forma adecuada para conservados como registro permanente y se reciban de conformidad con los tiempos de tránsito estipulados en los acuerdos regionales de navegación aérea.

Art. 469.- A no ser que lo determinen de otro modo los acuerdos regionales de navegación aérea, las instalaciones de comunicaciones entre centros de control de área que presten servicio a áreas de control adyacentes dispondrán, además, de comunicaciones vocales directas y, cuando corresponda, por enlace de datos, con registro automático, que puedan establecerse instantáneamente para fines de transferencia del control cuando se utilicen datos radar o ADS y normalmente en quince segundos para otras finalidades.

Art. 470.- Cuando sea necesario por acuerdo entre los Estados interesados, con el objeto de eliminar o disminuir la necesidad de interceptación por el hecho de que una aeronave se haya desviado de la derrota asignada, se dispondrá que las instalaciones de comunicaciones entre Centros de Información de Vuelo o Centros de Control de Área adyacentes que no sean los mencionados en el Artículo 469 de este Reglamento, tengan capacidad de comunicaciones vocales directas solas o en combinación con comunicaciones por enlace de datos. Las instalaciones de comunicaciones contarán con registro automático.

Art. 471.- Deberá preverse en las instalaciones de comunicaciones citadas en el Artículo 470 de este Reglamento, la posibilidad de establecerlas normalmente en un plazo de quince segundos.

Art. 472.- Las dependencias de Servicios de Tránsito Aéreo adyacentes estarán conectadas en todos los casos en que se den circunstancias especiales.

Art. 473.- Siempre que las condiciones locales obliguen a autorizar a una aeronave, antes de la salida, a penetrar en un área de control adyacente, una dependencia de Control de Aproximación o Torre de Control de aeródromo deberán estar conectadas con el Centro de Control de Área que presta servicios al área adyacente.

Art. 474.- Las instalaciones de comunicaciones citadas en el Artículo 472 de este Reglamento, deberán poder proporcionar comunicaciones vocales directas solas o en combinación con comunicaciones por enlace de datos, con registro automático que puedan establecerse instantáneamente para fines de transferencia del control utilizando datos radar o ADS y normalmente en quince segundos para otros fines.

Art. 475.- En todos los casos en que sea necesario el intercambio automático de datos entre las computadoras de los Servicios de Tránsito Aéreo, deberá contarse con dispositivos apropiados de registro automático.

Art. 476.- Los registros de datos y comunicaciones, según se requiere en el Artículo 475 de este Reglamento, se conservarán por un período mínimo de 30 días.

Procedimientos para las comunicaciones vocales directas.

Art. 477.- Deberán elaborarse procedimientos adecuados para las comunicaciones vocales directas que permitan establecer conexiones inmediatas en caso de llamada urgente relativa a la seguridad de una aeronave y, si es necesario, la interrupción de otras llamadas menos urgentes en curso en aquel momento.

Servicio de Control de Movimiento en la Superficie

Comunicaciones necesarias para el control de todos los vehículos, salvo aeronaves en el área de maniobras de los aeródromos controlados.

Art. 478.- El servicio de control de aeródromo dispondrá de medios que permitan establecer comunicaciones radiotelefónicas en ambas direcciones para el control de los vehículos en el área de maniobras, salvo cuando juzgue suficiente un sistema de comunicaciones por medio de señales visuales.

Art. 479.- Siempre que las condiciones lo justifiquen, deberá disponerse de canales separados de comunicación para el control de los vehículos en el área de maniobras. Todos estos canales deberán contar con dispositivos de registro automático.

Servicio de Radionavegación Aeronáutica

Registro automático de datos de vigilancia.

Art. 480.- Los datos de vigilancia obtenidos del equipo radar primario y secundario o de la ADS que se utilizan como ayuda a los Servicios de Tránsito Aéreo, deberán registrarse automáticamente, para poder utilizarlos en la investigación de accidentes e incidentes, búsqueda y salvamento, control del tránsito aéreo y en la evaluación de los sistemas de vigilancia e instrucción del personal.

Art. 481.- Las grabaciones automáticas se conservarán por un período mínimo de 30 días. Cuando las grabaciones sean pertinentes a la investigación de accidentes e incidentes, deberán conservarse más tiempo, hasta cuando la AAC considere que ya no son necesarias.

SECCIÓN SEGUNDA

De las Telecomunicaciones Aeronáuticas

Disposiciones generales relativas a la radioayuda para la navegación.

Ayudas para la aproximación, el aterrizaje y la salida.

Sistemas normalizados de ayudas no visuales

Art. 482.- Los sistemas normalizados de ayuda no visuales para la aproximación y el aterrizaje de precisión deben ser:

- (a) El sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) que se ajuste a las normas contenidas en la regulación correspondiente.
- (b) El sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) conforme a las normas desarrolladas en la Regulación correspondiente.

Los lugares donde se requiera ayudas no visuales se determinan normalmente mediante acuerdos regionales de navegación aérea.

Como es indispensable la referencia visual en las fases finales de la aproximación y el aterrizaje, la instalación de una ayuda no visual no excluye la necesidad de emplear ayudas visuales para la aproximación y aterrizaje en condiciones de poca visibilidad.

Las ayudas no visuales para la aproximación y el aterrizaje también pueden utilizarse para dar apoyo a las operaciones de salida.

Las disposiciones anteriormente señaladas son desarrolladas en la Regulación aplicable a las telecomunicaciones aeronáuticas.

Especificaciones relativas a las radioayudas para la navegación

Art. 483.- Las especificaciones relativas a la construcción y el emplazamiento de las instalaciones terrestres, a fin de reducir al mínimo el peligro para las aeronaves se desarrollan en la regulación aplicable a las telecomunicaciones aeronáuticas.

Procedimientos de comunicaciones, incluso los que tienen categoría de PANS.

Art. 484.- Las normas de ciertos equipos del servicio internacional de telecomunicaciones aeronáuticas, que proporciona a la navegación aérea las telecomunicaciones y las radioayudas necesarias para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación nacional e internacional, así como los procedimientos de uso nacional y mundial para el servicio internacional de telecomunicaciones aeronáuticas están desarrolladas en la Regulación correspondiente a las telecomunicaciones aeronáuticas. Los procedimientos de comunicaciones deben usarse conjuntamente con los códigos y abreviaturas que figuran en el Documento 8400 y con cualesquiera otras claves y abreviaturas que la OACI y la AAC aprueben para utilizarse en las comunicaciones.

Disposiciones administrativas relativas al servicio nacional e internacional de telecomunicaciones aeronáuticas

División del servicio

Art. 485.- El servicio nacional e internacional de telecomunicaciones aeronáuticas se divide en las siguientes partes:

- (a) Servicio fijo aeronáutico;
- (b) Servicio de radionavegación aeronáutica; y,
- (c) Servicio de radiodifusión aeronáutica.

Los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas se desarrollan en la Regulación aplicable.

Telecomunicaciones – Acceso

Art. 486.- Todas las estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas, incluyendo los sistemas de extremo y los sistemas intermedios de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN), deben estar protegidas contra el acceso físico no autorizado.

Horas de servicio

Notificación de horas de servicio

Art. 487.- La Autoridad de Aviación Civil o la entidad delegada debe notificar las horas normales de servicio de las estaciones y oficinas del servicio internacional de telecomunicaciones aeronáuticas, que estén bajo su control, a los organismos de telecomunicaciones aeronáuticas que hayan designado las demás administraciones interesadas para recibir esta información.

Notificación de cambio de horas de servicio

Art. 488.- La Autoridad de Aviación Civil debe notificar cualquier cambio en las horas normales de servicio, siempre que sea necesario y factible antes de que tal cambio tenga efecto, a los organismos de telecomunicaciones aeronáuticas que hayan designado las demás administraciones interesadas para recibir esta información. Dichos cambios se deben divulgar también, en los NOTAM siempre que sea necesario y factible.

Cambios en el horario de servicio de otra estación

Art. 489.- Si una estación del servicio nacional e internacional de telecomunicaciones aeronáuticas o una empresa explotadora de aeronaves solicitan cambios en el horario de servicio de otra estación, tal solicitud se debe formular tan pronto como sea posible, después de enterarse de la necesidad del cambio. Se debe informar a la estación o empresa explotadora de aeronaves que haya solicitado el cambio del resultado de su petición, tan pronto como sea posible.

Supervisión

Autoridad responsable

Art. 490.- La Autoridad de Aviación Civil es la autoridad responsable de asegurar que el servicio nacional e internacional de telecomunicaciones aeronáuticas se preste de acuerdo con lo dispuesto en los procedimientos desarrollados en la Regulación aplicable, sin perjuicio de las competencias establecidas para el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, por medio de la Superintendencia General de Electricidad y Telecomunicaciones, SIGET.

Oficina RSC

Art.- 491.- La Oficina RSC debe disponer de un horario de 24 horas, distribuyendo las funciones entre la Oficina de Información de Vuelo y el Centro de Control Radar, donde se deben de encargar del tráfico de mensajes de socorro, emergencia, interferencia ilícita o interceptación.

Del servicio fijo aeronáutico (AFS)

Composición del Servicio Aeronáutico

Art. 492.- El servicio aeronáutico debe comprender los siguientes sistemas y aplicaciones utilizados para las comunicaciones tierra-tierra (es decir, entre puntos fijos o de punto a multipunto) del servicio nacional e internacional de telecomunicaciones aeronáuticas:

- (a) Circuitos y redes orales directas ATS;
- (b) Circuitos meteorológicos operacionales, redes y sistemas de radiodifusión;
- (c) La red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN);
- (d) Los servicios de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (ATS); y,
- (e) Las comunicaciones entre centros (ICC).

Las disposiciones relacionadas con las comunicaciones orales directas ATS se desarrollan en las Regulaciones aplicables.

Las disposiciones relacionadas con los canales meteorológicos operacionales y las redes de telecomunicaciones meteorológicas operacional es se desarrollan en las Regulaciones aplicables.

La AFTN proporciona un servicio de almacenamiento y retransmisión de mensajes para la transmisión de mensajes de texto en formato ITA-2 o IA-5, utilizando un procedimiento a base de caracteres. Las disposiciones relacionadas con la AFTN se desarrollan en las Regulaciones aplicables a las telecomunicaciones aeronáuticas.

Sistemas de Comunicaciones

Art. 493.- La Autoridad de Aviación Civil es quien determina la necesidad de instalaciones y equipos para los sistemas de comunicaciones digitales y sistemas de comunicación orales de acuerdo con las condiciones prescritas en la norma o métodos recomendados Internacionales examinando periódicamente la necesidad de instalaciones específicas así como la opinión y recomendaciones de la OACI, basándose generalmente en las recomendaciones de las conferencias regionales de navegación aérea (Doc 8144), normas y métodos recomendados internacionales, Anexo 10 (Telecomunicaciones Aeronáuticas) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Instrucciones para las reuniones regionales de navegación aérea y Reglamentos internos, de acuerdo a lo establecido en las Regulaciones aplicables.

Sistema Radar de Vigilancia y Sistema Anticolisión

Art. 494.- La Autoridad de Aviación Civil es quien determina la necesidad de instalaciones específicas para equipos de ayuda a la navegación aérea, Sistema Radar de Vigilancia (SSR) y Sistema Anticolisión de Abordo (ACAS), de acuerdo con las condiciones prescritas en las normas o métodos recomendados internacionales examinando periódicamente la necesidad de instalaciones específicas así como la opinión y recomendaciones de la OACI, basándose generalmente en las recomendaciones de las conferencias regionales de navegación aérea (Doc 8144), Normas y métodos recomendados internacionales, Anexo 10 (Telecomunicaciones Aeronáuticas) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, instrucciones para las reuniones regionales de navegación aérea, de acuerdo a las Regulaciones aplicables a telecomunicaciones aeronáuticas.

Utilización del Espectro de Radiofrecuencias Aeronáuticas

Art. 495.- La Ley de Servicios de Telecomunicaciones y Plan Nacional de atribución de bandas de frecuencias es parte de las responsabilidades de la SIGET, los cuales serán enmendados en el marco de las decisiones adoptadas en las actas finales de las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones.

Las condiciones generales para las comunicaciones de socorro y de seguridad respecto de todos los servicios móviles, la designan las frecuencias que deben emplearse para esas situaciones y el ajuste para los servicios móviles aeronáuticos a arreglos especiales concertados entre los gobiernos se desarrollan en la Regulación correspondiente a Telecomunicaciones Aeronáuticas.

La Autoridad de Aviación Civil actuará apegada a la Ley de Telecomunicaciones y el Plan Nacional de Atribución de Bandas de Frecuencias Radioeléctricas.

CAPÍTULO XVI

REQUISITOS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO RESPECTO A INFORMACIÓN

Información Meteorológica

Art. 496.- A las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo se les facilitará información actualizada sobre las condiciones meteorológicas existentes y previstas, que sea necesaria para el desempeño de sus funciones respectivas. La información se facilitará de tal manera que exija un mínimo de interpretación por parte del personal de los servicios de tránsito aéreo y con una frecuencia que satisfaga las necesidades de las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo de que se trate.

Art. 497.- Las oficinas meteorológicas deben estar situadas de tal forma que se facilite la consulta directa entre el personal meteorológico y el personal de las dependencias que suministran los servicios de tránsito aéreo. Cuando no sea posible el emplazamiento conjunto, la consulta deberá llevarse a cabo por otros medios.

Art. 498.- A las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo deberá suministrarse información detallada sobre el emplazamiento, la extensión vertical, la dirección y velocidad de desplazamiento de los fenómenos meteorológicos en la proximidad del aeródromo, que puedan representar un peligro para las operaciones de las aeronaves, particularmente en las áreas del ascenso inicial y de aproximación.

Art. 499.- Cuando los datos en altura tratados mediante computadora sean facilitados en forma digital a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo, para que sean utilizados en las computadoras, el contenido, formato y arreglos para su transmisión deberán ser los convenidos entre la autoridad meteorológica y la AAC.

Art. 500.- Centros de Información de Vuelo y Centros de Control de Área por procedimientos y/o vigilancia. Se proporcionarán a los Centros de Información de Vuelo y a los Centros de Control de Área por procedimientos y/o vigilancia, información SIGMET y AIRMET, aeronotificaciones especiales e informes y pronósticos meteorológicos actuales, dando especial importancia al acaecimiento probable del empeoramiento de los fenómenos meteorológicos tan pronto como pueda determinarse. Dichos informes y pronósticos se referirán al área de control o a la región de información de vuelo y a todas las demás áreas que puedan determinarse a base de acuerdos regionales de navegación aérea.

Art. 501.- Se suministrarán a los Centros de Información de Vuelo y a los Centros de Control de Área por procedimientos y/o vigilancia, a intervalos adecuados, datos actuales de presión, para el reglaje de altímetros, respecto a los lugares especificados por el Centro de Información de Vuelo o por el Centro de Control de Área en cuestión.

Dependencias que suministran servicio de control de aproximación por procedimientos

Art. 502.- Se proporcionará a las dependencias que suministran servicio de control de aproximación, informes y pronósticos meteorológicos actualizados correspondientes al espacio aéreo y a los aeródromos que les concierna. Los informes especiales y las enmiendas de los pronósticos se comunicarán a las dependencias que suministran servicios de control de aproximación tan pronto como sean necesarios, de conformidad con los

criterios establecidos, sin esperar al próximo informe o pronóstico ordinario. Cuando se utilicen sensores múltiples se señalarán claramente presentador visual con los que están conectados, con objeto de identificar la pista y la sección de ésta que corresponde a cada sensor.

Art. 503.- Las dependencias que suministran servicio de control de aproximación por procedimientos para la aproximación final, el aterrizaje y el despegue, estarán equipadas con presentadores visuales para conocer el viento en la superficie. Los presentadores visuales estarán relacionados con los mismos puntos de observación y obtendrán sus lecturas de los mismos sensores a que están conectados los correspondientes presentadores visuales instalados en la torre de control de aeródromo y en la estación meteorológica, cuando tal estación exista.

Art. 504.- Las dependencias que suministran servicio de control de aproximación por procedimientos para la aproximación final, el aterrizaje y el despegue, en aeródromos en que los valores del alcance visual en la pista se miden por medios instrumentales, se equiparán con presentadores visuales que permitan la lectura del valor o valores actuales del alcance visual en la pista. Los presentadores visuales se relacionarán con los mismos puntos de observación y obtendrán sus lecturas de los mismos sensores que los correspondientes presentadores visuales instalados en la Torre de Control de aeródromo y en la estación meteorológica, cuando tal estación exista.

Art. 505.- Las dependencias que suministran servicios de control de aproximación por procedimientos para la aproximación final, el aterrizaje y el despegue en aeródromos en que la altura de la base de nubes se mide por medios instrumentales, deberán estar equipadas con presentadores visuales que permitan la lectura de los valores actuales de la altura de la base de nubes. Estos presentadores visuales deberán relacionarse con los mismos puntos de observación y obtener sus lecturas de los mismos sensores que los correspondientes presentadores visuales instalados en la torre de control de aeródromo y en la estación meteorológica, cuando tal estación exista.

Art. 506.- A las dependencias que prestan servicio de control para la aproximación final, el aterrizaje y el despegue, se les deberá proporcionar información sobre la cizalladura del viento que pudiera afectar adversamente a las aeronaves en la trayectoria de aproximación o despegue o durante la aproximación en circuito.

Art. 507.- Se proporcionará a las Torres de Control de aeródromo informes y pronósticos meteorológicos actuales respecto al aeródromo que les concierna. Los informes especiales y las enmiendas de los pronósticos se comunicarán a las Torres de Control de aeródromo tan pronto como sean necesarios, de conformidad con los criterios establecidos, sin esperar al próximo informe o pronóstico ordinario.

Art. 508.- Se suministrarán a las Torres de Control de aeródromos datos de presión actuales para el reglaje de altímetros, correspondientes al aeródromo en cuestión.

Art. 509.- Las Torres de Control de aeródromo estarán equipadas con presentadores visuales para conocer el viento en la superficie. Los presentadores visuales estarán relacionados con los mismos puntos de observación y obtendrán sus lecturas de los mismos sensores a que estén conectados los correspondientes presentadores visuales instalados en la Estación Meteorológica, cuando tal estación exista. Cuando se utilicen sensores múltiples se señalarán claramente los presentadores visuales con los que están conectados, con objeto de identificar la pista y la sección de ésta que corresponde a cada sensor.

Art. 510.- Las Torres de Control de aeródromo en aeródromos donde el alcance visual en la pista se mida por medios instrumentales, deberán equiparse con presentadores visuales que permitan la lectura del valor o valores actuales del alcance visual en la pista. Estos presentadores visuales se relacionaran con los mismos puntos de observaciones y obtendrán sus lecturas de los mismos sensores que los correspondientes presentadores visuales instalados en la Estación Meteorológica, cuando tal estación exista.

Art. 511.- A las Torres de Control de aeródromo se les podrá proporcionar información acerca de la cizalladura del viento que pudiera afectar adversamente a las aeronaves en las trayectorias de aproximación o despegue, o durante la aproximación en circuito, y a las aeronaves en la pista durante el recorrido de aterrizaje o la carrera de despegue.

Art. 512.- A las Torres de Control de aeródromo y a las dependencias pertinentes se les debe proporcionar avisos de aeródromo.

Estaciones de comunicaciones.

Art. 513.- Cuando sea necesario para fines de información de vuelo, se proporcionarán informes y pronósticos meteorológicos actuales a las estaciones de comunicaciones. Una copia de dicha información se enviará al Centro de Información de Vuelo o al Centro de Control de Área.

Información sobre las Condiciones de Aeródromo y el Estado Operacional de las Correspondientes Instalaciones.

Art. 514.- Se mantendrá al corriente a las Torres de Control de aeródromo y a las dependencias que suministran servicio de control de aproximación sobre las condiciones del área de movimiento que sean de importancia para las operaciones, incluyendo la existencia de peligros transitorios y el estado operacional de cualquier instalación relacionada con el aeródromo o aeródromos que les conciernan.

Información sobre las Condiciones de las Ayudas para la Navegación

Art. 515.- Se mantendrá a las dependencias ATS continuamente informadas sobre el estado operacional de las ayudas no visuales y de aquellas ayudas visuales esenciales para los procedimientos de despegue, salida, aproximación y aterrizaje dentro de su área de responsabilidad y de aquellas ayudas visuales y no visuales que sean esenciales para el movimiento en la superficie.

Art. 516.- Las dependencias ATS apropiadas deberán recibir información sobre el estado operacional de las ayudas visuales y no visuales a que se refiere al Artículo 515 de Reglamento, y sobre todo cambio de dicho estado, en el momento oportuno y en forma compatible con el uso de las ayudas de que se trate.

Información sobre Globos Libres no Tripulados

Art. 517.- Los operadores de globos libres no tripulados mantendrán informadas a las dependencias correspondientes de los Servicios de Tránsito Aéreo, sobre los detalles de vuelo de globos libres no tripulados, de conformidad con las disposiciones que figuran en este Reglamento.

Información sobre la Actividad Volcánica

Art. 518.- Se informará a las dependencias ATS por la Oficina de Servicio de, Meteorología Aeronáutica y el Servicio Nacional de Estudios Territoriales SNET en el área de vulcanología del Servicio Geológico Nacional, SGN correspondiente, de conformidad con un acuerdo de carácter local acerca de la actividad volcánica precursora de erupción, erupciones volcánicas y nubes de cenizas volcánicas que podrían afectar al espacio aéreo utilizado por los vuelos dentro de su zona de responsabilidad.

Art. 519.- Se proporcionará a los centros de control de área y a los centros de información de vuelo, la información de asesoramiento sobre cenizas volcánicas expedida por el VAAC correspondiente.

Información sobre Nubes de Materiales Radiactivos y de Sustancias Químicas Tóxicas

Art. 520.- Información sobre "nubes" de materiales radiactivos y de sustancias químicas tóxicas. Se informará a las dependencias ATS, de conformidad con un acuerdo de carácter local, acerca de la liberación en la atmósfera de materiales radiactivos o sustancias químicas tóxicas que podrían afectar al espacio aéreo utilizado por los vuelos dentro de su zona de responsabilidad.

Operaciones en Áreas Prohibidas o Restringidas

Art. 521.- Ninguna persona puede operar un globo cautivo, cometa, cohete no tripulado o globo libre no tripulado en un área prohibida o restringida a menos que el ente usuario o de control le otorgue el permiso correspondiente.

Operaciones Peligrosas.

Art. 522.- Ninguna persona puede operar cualquier globo cautivo, cometa, cohete no tripulado o globo libre no tripulado de una manera que origine un peligro a otras personas o a sus propiedades.

Ninguna persona que opere cualquier globo cautivo, cometa, cohete no tripulado o globo libre no tripulado puede permitir que se arroje un objeto de éstos si dicha acción origina un peligro para otras personas o sus propiedades.

CAPÍTULO XVII GLOBOS Y COMETAS CAUTIVOS

Aplicabilidad

Art. 523.- Este Capítulo se aplica a la operación de globos y cometas cautivos. Sin embargo, una persona que opera un globo o cometa cautivo dentro de un área restringida debe cumplir lo prescrito solamente en el Artículo 527, de acuerdo a las limitaciones adicionales impuestas por el ente usuario o de control, según corresponda.

Limitaciones de Operación.

Art. 524.- A excepción de lo dispuesto en el inciso segundo de este Artículo, ninguna persona puede operar un globo o cometa cautivo:

- a) A menos de quinientos pies (ciento cincuenta metros) desde la base de cualquier nube;
- b) A más de quinientos pies (ciento cincuenta metros) por encima de la superficie de la Tierra;
- c) Desde un área en la cual la visibilidad en el terreno sea menor a tres millas (cinco Km); o,

- d) A una distancia no mayor a cinco millas (ocho Km) del límite de cualquier aeropuerto.

Lo anterior no se aplica a la operación de un globo o cometa por debajo de la parte superior de cualquier estructura y a una distancia no mayor a doscientos cincuenta pies (setenta y cinco metros) de ésta, si dicha operación bajo cubierta no oscureciese cualquier tipo de iluminación en la estructura.

Obligatoriedad de notificación

Art. 525.- Ninguna persona puede operar un globo o cometa cautivo bajo cubierta a más de ciento cincuenta pies (cincuenta metros) por encima de la superficie de la Tierra a menos que, como mínimo, veinticuatro horas antes del inicio de la operación, proporcione a la estación ATC más cercana al lugar de la operación deseada la siguiente información:

- i) Los nombres y direcciones de los propietarios y explotadores;
- ii) Las dimensiones del globo o las dimensiones y peso de la cometa;
- iii) El lugar de la operación;
- iv) La altura por encima de la superficie de la Tierra a la cual va a operar el globo o cometa; y,
- v) La fecha, hora y duración de la operación.

Requisitos de iluminación y señalización

Art. 526.- Ninguna persona puede operar un globo o cometa cautivo, entre la puesta y la salida del sol, a menos que el globo o cometa y sus líneas de anclaje estén iluminados de tal manera que produzcan una advertencia visual igual a la que exige la AAC para los obstáculos a la navegación aérea.

Ninguna persona puede operar un globo o cometa cautivo entre la salida y la puesta del sol, a menos que sus líneas de anclaje tengan banderolas o cintas a colores atadas a intervalos especificados en la Regulación aplicable.

Dispositivo de desinflado rápido

Art. 527.- Ninguna persona puede operar un globo cautivo a menos que tenga un dispositivo que desinflen el globo de manera automática y rápida en caso éste se escapase de sus anclajes. Si el dispositivo no funciona de manera correcta, el operador deberá notificar inmediatamente a la estación ATC más cercana sobre el lugar y hora del escape y la trayectoria de vuelo estimada del globo.

CAPÍTULO XVIII COHETES NO TRIPULADOS

Aplicabilidad

Art. 528.- Este capítulo se aplica a la operación de cohetes no tripulados. Sin embargo, una persona que opera un cohete no tripulado dentro de un área restringida debe cumplir solamente lo prescrito en el Artículo 530, de acuerdo a las limitaciones adicionales impuestas por el ente usuario o de control, según corresponda.

Disposiciones especiales para cohetes de modelo grande

Art. 529.- Las personas que operan cohetes de modelo que no usen más de lo especificado en la Regulación aplicable de propulsante; que sean hechos de papel, madera o plástico rompible; que no contengan partes

metálicas sustanciales; asimismo, que no pesen más de los especificado en la Regulación aplicable, incluyendo el propulsante, no están obligadas a cumplir lo prescrito en el Artículo 530 incisos dos, tres, seis y siete siempre y cuando:

Dicha persona cumpla todas las disposiciones establecidas en virtud al Artículo 531; y no se efectúe la operación en una distancia no mayor a cinco millas (8,4 Km) de la pista de un aeropuerto u otra área de aterrizaje a menos que la información prescrita en el Artículo 531 sea también entregada al funcionario de dicho aeropuerto.

Limitaciones de operación.

Art. 530.- Ninguna persona puede operar un cohete no tripulado:

1. En una manera que ocasione un peligro de colisión con otras aeronaves en espacio aéreo controlado;
2. En una distancia no mayor a cinco millas (ocho Km.) del límite de cualquier aeropuerto;
3. A cualquier altitud donde prevalezcan nubes o fenómenos meteorológicos que impidan la visibilidad mayor a cinco décimos de la cobertura;
4. A cualquier altitud en la cual la visibilidad horizontal sea menor a cinco millas (ocho Km);
5. Contra cualquier nube;
6. A una distancia no mayor a 1,500 pies (500 m) de cualquier persona o propiedad ajena a las operaciones; o,
7. Entre el atardecer y amanecer.

Obligatoriedad de notificación

Art. 531.- Ninguna persona puede operar un cohete no tripulado a menos que dicha persona le entregue la siguiente información a la estación de Control de Tránsito Aéreo (ATC) más cercana al lugar de la operación deseada, en un plazo no menor a veinticuatro horas previas al inicio de la operación y no mayor a cuarenta y ocho horas previas al inicio de la misma:

- a) Los nombres y direcciones de los explotadores, salvo cuando hay varios participantes en un solo evento, el nombre y dirección de la persona designada como coordinador del evento de lanzamiento, cuyos deberes comprenden la coordinación de los estimados de datos de lanzamiento obligatorios y la coordinación del evento de lanzamiento;
- b) La cantidad estimada de cohetes que se van a operar;
- c) La dimensión estimada y el peso estimado de cada cohete;
- d) La altitud o nivel de vuelo más altos a los que se estima cada cohete va a operar;
- e) El lugar de la operación;
- f) La fecha, hora y duración de la operación; y,
- g) Cualquier otra información pertinente que solicite la estación ATC.

CAPÍTULO XIX

GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS

Aplicabilidad

Art. 532.- Este Capítulo se aplica a la operación de globos libres no tripulados. Sin embargo, una persona que opera un globo libre no tripulado dentro de un área restringida, debe cumplir lo prescrito solamente en el Artículo 533, incisos d) y e), de acuerdo a las limitaciones adicionales que imponga el ente usuario o de control, según corresponda.

Limitaciones de operación

Art. 633.- Ninguna persona puede operar un globo libre no tripulado:

- a) A menos que el ATC emita otra autorización, por debajo de dos mil pies (seiscientos metros) sobre la superficie dentro de los límites laterales de las áreas de superficie del espacio aéreo de Clase B, Clase C, Clase D ó Clase E que se designe para un aeropuerto;
- b) A cualquier altitud donde existan nubes o fenómenos meteorológicos que impidan la visibilidad de más de cinco décimos de cobertura;
- c) A cualquier altitud por debajo de una altitud de presión estándar de sesenta mil pies (dieciocho Km) donde la visibilidad horizontal sea menor a cinco millas (ocho Km);
- d) Durante los primeros un mil pies (trescientos metros) de ascenso, sobre un área congestionada de una ciudad, pueblo o asentamiento o de una asamblea de personas al aire libre ajenas a la operación; o,
- e) De tal manera que un impacto del globo o de una parte del mismo, incluyendo su carga paga, con la superficie ocasione un peligro para las personas o propiedades ajenas a la operación.

Requisitos de equipos y señalización

Art. 534.- Ninguna persona puede operar un globo libre no tripulado a menos que:

- a) Esté equipado con un mínimo de dos sistemas o dispositivos de corte de carga paga que operen de manera independiente entre sí;
- b) Se emplee un mínimo de dos métodos, sistemas, dispositivos o combinaciones de los mismos, que funcionen de manera independiente entre sí, para concluir el vuelo de la cubierta del globo; y,
- c) La cubierta del globo esté equipada con un (varios) dispositivo(s) o material(es) que refleje(n) las ondas de radar el (los) cual(es) presente(n) un eco al radar de superficie que opera en la banda de frecuencia de doscientos MHz a dos mil setecientos MHz.

El operador deberá activar los dispositivos pertinentes exigidos en los párrafos (a) y (b) de este Artículo cuando las condiciones meteorológicas sean menores a las que se estipulan para operación en virtud a este Capítulo, o si un desperfecto o cualquier otro motivo hacen que continuar la operación sea peligroso para otro tránsito aéreo o para personas y propiedades en la superficie.

Ninguna persona puede operar un globo libre no tripulado por debajo de una altitud de presión estándar de sesenta mil pies (dieciocho Km) (corregida de acuerdo a la altitud de operación) entre el atardecer y amanecer a menos que el globo y sus sujeciones y la carga paga, ya sea se separen o no durante la operación, estén equipados con luces que pueda verse desde una distancia mínima de cinco millas (ocho Km) y tengan una frecuencia de destello mínima de cuarenta, y no más de cien ciclos por minuto.

Ninguna persona puede operar un globo libre no tripulado que esté equipado con una antena colgante la cual necesite una fuerza de impacto de más de cincuenta libras (veintitrés Kg) para romperla en cualquier punto, a menos que la antena tenga banderolas o cintas a colores que estén atadas a intervalos no mayores a cincuenta pies (quince metros) y con una visibilidad mínima de una milla (1.6 kilómetros).

Ninguna persona puede operar entre el amanecer y atardecer un globo libre no tripulado que esté equipado con un dispositivo de suspensión (que no sea un paracaídas abierto de colores vistosos) por más de cincuenta pies (quince m) hacia adelante, a menos que el dispositivo de suspensión tenga bandas de colores alternados de

fuerte vistosidad o tenga banderolas o cintas de colores atadas con una visibilidad mínima de una milla (uno coma seis Km).

Obligatoriedad de notificación

Art. 535.- Aviso de Prelanzamiento: Ninguna persona puede operar un globo libre no tripulado a menos que, en un período no mayor entre las seis a veinticuatro horas previas al inicio de la operación, proporcione la siguiente información a la estación ATC más cercana al lugar de la operación deseada:

- * La identificación del globo;
- * La fecha y hora estimada de lanzamiento, modificada según sea necesario para permanecer sin exceder +- treinta minutos;
- * La ubicación del sitio de lanzamiento;
- * La altitud de crucero;
- * La trayectoria pronosticada y hora estimada a altitud de crucero o altitud de presión estándar de sesenta mil pies (dieciocho Km), lo que sea menor;
- * La longitud y diámetro del globo, longitud del dispositivo de suspensión, peso de la carga paga y longitud de la antena colgante;
- * La duración del vuelo; y,
- * La hora pronosticada y ubicación del impacto con la superficie de la Tierra.

Para las investigaciones de perturbación solar o cósmica en la que participa un elemento de tiempo decisivo, se entregará la información de los incisos anteriores de esta sección en un período no mayor entre los treinta minutos a las veinticuatro horas previas al inicio de la operación.

Notificación de cancelación: Si se cancela la operación, la persona que deseaba efectuar la operación deberá notificar inmediatamente a la estación ATC más cercana.

Notificación de lanzamiento: Toda persona que opera un globo libre no tripulado deberá notificar, a la estación ATC o instalación militar más cercana, la hora de lanzamiento inmediatamente después del lanzamiento del globo.

Informes de posición del globo

Art. 536.- Toda persona que opera un globo libre no tripulado deberá:

- (1) A menos que el ATC expida otra autorización, monitorear el curso del globo y registrar su posición con un mínimo de cada dos horas; y,
- (2) Enviar cualquier tipo de informe de posición de globo que solicite el ATC.

Una hora antes del inicio del descenso, toda persona que opere un globo libre no tripulado deberá enviar a la estación ATC más cercana la siguiente información con respecto al globo:

- * La posición geográfica actual;
- * La altitud;
- * La hora pronosticada de penetración de altitud de crucero, altitud de presión estándar de 60,000 pies (18 Km) (si fuera el caso);
- * La trayectoria pronosticada para el balance del vuelo; y,

- * La hora y lugar de impacto con la superficie de la Tierra.

Si no se registra el informe de posición de globo por un período de vuelo de dos horas, la persona que opera un globo libre no tripulado deberá notificar inmediatamente a la estación ATC más cercana. La notificación deberá incluir la última posición registrada y cualquier modificación a la trayectoria pronosticada. Al restablecer la dirección del globo, se deberá notificar de inmediato a la estación ATC más cercana.

Toda persona que opere un globo libre no tripulado deberá notificar de inmediato a la estación ATC más cercana cuando finalice la operación.

Requisitos de inspección

Art. 537.- Cualquier persona que opere un vehículo ultraligero bajo este Reglamento debe a petición de la AAC o sus designados permitir la inspección del vehículo para determinar la aplicabilidad con este Reglamento.

El piloto u operador de un vehículo ultraligero cuando sea solicitado por la AAC tiene que proporcionar evidencia satisfactoria de que el vehículo está sujeto Únicamente a lo establecido en este Reglamento.

Certificación y registro

Art. 538.- Los vehículos ultralivianos, sus componentes, partes o equipos, no están requeridos a cumplir los estándares especificados para certificación de aeronavegabilidad o tener un certificado de aeronavegabilidad.

Los operadores de vehículos ultralivianos, no están requeridos a cumplir con ningún conocimiento aeronáutico, edad o experiencia para operar esos vehículos o a tener un certificado o permiso aeronáutico o de requisitos médicos.

Relativo al registro o marcas de aeronaves, los vehículos ultralivianos deben de ser registrados, portar las marcas de nacionalidad y registro junto con su respectivo certificado de matrícula de acuerdo a lo establecido en este Reglamento.

CAPÍTULO XX

DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN DE VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS

Operaciones peligrosas

Art. 539.- Ninguna persona podrá operar un vehículo ultraligero de una manera que ocasione un peligro a otras personas o propiedades.

Ninguna persona podrá permitir que un objeto sea lanzado desde un vehículo ultraligero si esa acción crea u ocasiona un peligro a otras personas o propiedades.

Operaciones durante el día

Art. 540.- Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero excepto si es operado dentro del período comprendido entre la salida y la puesta del sol.

No obstante, la operación de vehículos ultralivianos está restringida a treinta minutos antes de la salida del sol y hasta treinta minutos después de la puesta del sol, si el vehículo ultraligero está equipado con una luz anticollisión estroboscópica que sea visible a tres millas estatuto como mínimo; y se efectúen todas las operaciones en espacio aéreo no controlado.

Operación cerca de otras aeronaves; reglas de derecho de paso

Art. 541.- Toda persona que opere un vehículo ultraligero debe mantener vigilancia para ver y evitar otras aeronaves, y debe ceder el derecho de paso a todas las aeronaves.

Ninguna persona podrá operar un vehículo ultraligero de una manera que ocasione un peligro de colisión con cualquier otra aeronave.

Los vehículos ultralivianos con motor deben ceder el derecho de paso a vehículos ultralivianos sin motor.

Operaciones sobre áreas pobladas

Art. 542.- Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero sobre cualquier área poblada, es decir: de una ciudad, de un pueblo o asentamiento, o sobre ninguna reunión de personas al aire libre.

Operaciones en ciertos espacios aéreos

Art. 543.- Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero dentro de los espacios aéreos clase A, B, C, o D, o dentro de los límites laterales de la superficie del espacio aéreo clase E designado para un aeropuerto a menos que la persona tenga autorización previa de la instalación ATC que tiene jurisdicción sobre el espacio aéreo en cuestión.

Operaciones en áreas restringidas o prohibidas

Art. 544.- Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero en un área restringida o prohibida a menos que la persona tenga permiso previo de la Autoridad que controla dicho espacio aéreo.

Restricciones de vuelo en las proximidades de ciertas áreas designadas por NOTAMS

Art. 545.- Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero en áreas designadas en un NOTAM a menos que sea autorizado por el ATC correspondiente.

Referencia visual con la superficie

Art. 546.- Ninguna persona puede operar un vehículo ultraligero a no ser que mantenga contacto visual con la superficie.

CAPÍTULO XXI

DE LAS ORGANIZACIONES DE INSTRUCCION AERONÁUTICA

Certificación requerida para las organizaciones de instrucción aeronáutica

Art. 547.- Ninguna persona puede dar instrucción u operar una organización de instrucción aeronáutica sin el respectivo certificado otorgado por la AAC, ni en contraposición de lo aprobado en el mismo.

El proceso para la Emisión, Enmienda o Renovación de un Certificado y Habilitaciones y su administración se detallan en el Capítulo V de este Reglamento y en las Regulaciones aplicables.

Habilitaciones de las organizaciones de instrucción aeronáutica

Art. 548.- Las habilitaciones podrán ser extendidas a los solicitantes de un certificado para una organización de instrucción aeronáutica; siempre y cuando cumpla con los requisitos requeridos que se establecen en este Reglamento y la Regulación respectiva.

Las organizaciones autorizadas, tendrán que impartir los cursos, establecidos en la Regulación respectiva.

Duración del Certificado.

Art. 549.- El certificado de organización de instrucción aeronáutica caducará:

- a) Durante el período establecido en el respectivo certificado o en la fecha de cualquier cambio de instalaciones en base a las cuales el certificado de esa escuela fue emitido.
- b) Mediante notificación de la AAC a la organización, por incumplimiento en el mantenimiento de las instalaciones, aeronaves o personal requerido para cualquiera de los cursos aprobados.
- c) Por cambio de propietario de la organización de instrucción aeronáutica certificada, no será motivo de caducidad si se notifica a la AAC dentro de treinta días después que ocurra el cambio de propietario y se presente a la AAC una solicitud para enmienda apropiada al certificado sobre el cambio de propietario.
- d) Si las instalaciones, equipos, el personal o los cursos de entrenamiento aprobados sufren algún cambio.
- e) Si el certificado expira o es suspendido, modificado o revocado por la AAC.

Manual de Instrucción y Procedimientos

Art. 550.- La organización de instrucción aeronáutica proporcionará un Manual de Instrucción y procedimientos para la utilización y orientación del personal correspondiente. Este manual puede ubicarse en partes independientes y contendrá como mínimo la información siguiente:

- a) Una descripción general del alcance de la instrucción autorizada por las condiciones de aprobación de la organización;
- b) El contenido de los programas de instrucción que se ofrece, incluyendo el material del curso y equipo que se utilizarán;
- c) Una descripción del sistema de calidad de la organización de conformidad con el Artículo 553 y las regulaciones aplicables;
- d) Una descripción de las instalaciones de la organización;
- e) El nombre, tareas y calificación de la persona designada como responsable del cumplimiento de los requisitos de aprobación;
- f) Una descripción de las tareas y calificación del personal designado como responsable de la planificación, realización y supervisión de la instrucción;
- g) Una descripción de los procedimientos que se utilizan para establecer y mantener la competencia del personal de instrucción;
- h) Una descripción del método que se utiliza para la realización y mantenimiento de los registros de instrucción;
- i) Una descripción, cuando corresponda, de la instrucción suplementaria que se necesita para cumplir con los procedimientos y requisitos del explorador;
- j) Cuando un la AAC haya autorizado que la organización de instrucción reconocida realice las pruebas necesarias para otorgar una licencia o habilitación de conformidad con el Artículo 565, de este Capítulo,

una descripción de la selección, función y tareas del personal autorizado, así como los requisitos aplicables establecidos por la AAC que figura en él; y,

k) El contenido especificado en las Regulaciones aplicables.

Art. 551.- La organización de instrucción aeronáutica garantizará que el manual de instrucción y procedimientos se enmiende según sea necesario para mantener actualizada la información que figura en él.

Art. 552.- Se proporcionará copias de todas las enmiendas del manual de instrucción y procedimientos en el momento oportuno a todas las organizaciones o personas a quienes se ha distribuido el manual.

Del Sistema de calidad

Art. 553.- La organización de instrucción establecerá un sistema de calidad, aceptable para la AAC, con el que se garantice que la instrucción y prácticas de instrucción cumplen con todos los requisitos pertinentes.

De las instalaciones y equipo

Art. 554.- Las instalaciones y el medio de trabajo serán los adecuados para llevar a cabo las tareas y cursos aprobados, estas tendrán la aceptación de la AAC de acuerdo a lo especificado en las Regulaciones aplicables.

Art. 555.- La organización de instrucción contará con, o tendrá acceso a la información, equipo incluyendo aeronaves, cuando sea aplicable, dispositivos y materiales de instrucción necesarios para realizar los cursos para los cuales se le ha aprobado de acuerdo a los establecido en las Regulaciones aplicables.

Art. 556.- Los dispositivos de instrucción sintéticos serán los calificados de conformidad con los requisitos establecidos por la AAC y su utilización estará aprobada por ésta, para garantizar que son los adecuados para la tarea.

Del Personal

Art. 557.- La organización de instrucción designará a una persona responsable para garantizar la conformidad con los requisitos establecidos en este Reglamento y las Regulaciones aplicables.

Art. 558.- La organización empleará al personal suficiente y necesario para planificar, impartir y supervisar la instrucción que se ofrezca en el mismo.

Art. 559.- La competencia del personal de instrucción se ajustará a los procedimientos y a un nivel aceptable para la AAC de acuerdo a lo establecido en este Reglamento y a las Regulaciones aplicables.

Art. 560.- La organización de instrucción garantizará que todo el personal docente reciba instrucción inicial y actualizaciones adecuadas a las tareas y responsabilidades asignadas. El programa de instrucción establecido por la organización de instrucción incluirá la capacitación en el conocimiento y aptitudes relacionadas con el desempeño humano.

Registros

Art. 561.- La organización de instrucción mantendrá registros detallados de los estudiantes para demostrar que se han cumplido todos los requisitos del curso de capacitación, de la forma acordada por la AAC.

Art. 562.- La organización de instrucción aeronáutica mantendrá un sistema de registro de las cualificaciones e instrucción del personal docente y examinador, cuando corresponda.

Art. 563.- Los registros según los párrafos anteriores se mantendrán por el período de tiempo establecido en las Regulaciones aplicables.

De la vigilancia

Art. 564.- La AAC mantendrá un programa de vigilancia de la organización de instrucción reconocida para garantizar que sigue manteniendo los requisitos de aprobación.

Evaluación y comprobación

Art. 565.- Cuando la AAC haya autorizado a una organización de instrucción aeronáutica para que realice los exámenes requeridos para el otorgamiento de una licencia o habilitación las pruebas las impartirá personal autorizado por la AAC o designado por la organización de instrucción de conformidad con los criterios detallados por la AAC.

Curso de Instrucción Aprobado.

Art. 566.- Los cursos de instrucción aprobados deberán contener los siguientes cuatro elementos a saber: Instrucción teórica, examen teórico, formación práctica y evaluación práctica.

Los contenidos mínimos de los cursos de instrucción básicos o de tipo se especifican en las Regulaciones correspondientes.

El formato y proceso para la realización de exámenes y evaluaciones en general se detallan en las Regulaciones aplicables.

Validez continuada de la aprobación

Art. 567.- A menos que se haya renunciado previamente a la aprobación, o ésta haya sido suspendida o revocada por la AAC, o que el Certificado Operativo haya expirado, la validez continuada de la aprobación depende de:

- (a) Que la organización de instrucción aeronáutica siga cumpliendo con lo establecido en este Reglamento y en las Regulaciones aplicables; y,
- (b) Que se siga garantizando a la AAC, o a quien ésta delegue, acceder a la organización de instrucción para determinar que se sigue cumpliendo con los requisitos de este Reglamento y las Regulaciones aplicables.

El titular de un Certificado Operativo, que renuncie a él o que le haya sido cancelado, debe devolver dicho certificado a la AAC de manera inmediata, una vez que ha sido formalmente notificado por ésta.

Revocación, suspensión, limitación en las habilitaciones o denegación de la emisión o renovación del Certificado Operativo.

Art. 568.- La AAC podrá luego de una investigación: revocar, suspender, limitar las habilitaciones o denegar la emisión o renovación de un Certificado Operativo si ha determinado que el titular de la aprobación no cumple o no continúa cumpliendo con lo establecido en este Reglamento y en las Regulaciones aplicables.

Art. 569.- El desarrollo de los requisitos anteriormente señalados se desarrollan en las regulaciones aplicables.

CAPÍTULO XXII

DE LAS ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS

Art. 570.- Generalidades

Toda organización que realice actividades de mantenimiento en aeronaves y/o sus componentes, debe contar con una aprobación otorgada por la AAC que la acredite como una organización de mantenimiento aprobada.

La solicitud para la aprobación de una organización de mantenimiento o para la modificación de una aprobación existente, debe de ir dirigida al Director Ejecutivo de la AAC y debe de realizarse de acuerdo al formato establecido por la AAC especificado en las Regulaciones aplicables.

La AAC emitirá un Certificado Operativo a la organización de mantenimiento que se someta a un proceso de certificación y demuestren el cumplimiento con los requisitos establecidos en este Reglamento y en las Regulaciones aplicables. Este Certificado Operativo tendrá las habilitaciones aprobadas de acuerdo a lo establecido en el Art. 576 de este Reglamento.

Ninguna persona natural o jurídica puede actuar como una organización de mantenimiento aprobada, si no posee un Certificado de Operación vigente y extendido por la AAC, ni realizar actividades de mantenimiento fuera de sus habilitaciones aprobadas.

De la localización de la Organización de Mantenimiento

Art. 571.- Las organizaciones de mantenimiento salvadoreñas pueden tener localizaciones dentro o fuera del territorio salvadoreño, las cuales deben de ser aprobadas o aceptadas por la AAC de acuerdo a lo establecido en este Reglamento y en la Regulación correspondiente.

Organizaciones de Mantenimiento localizadas en el extranjero

Art. 572.- Toda organización de mantenimiento aprobada por la AAC localizada fuera del Territorio Salvadoreño y que preste servicios de mantenimiento a aeronaves con matrícula salvadoreña YS, deberá de cumplir con los requisitos establecidos en este Reglamento y en la Regulaciones aplicables, con excepción de los requisitos de licencias al personal y de medio ambiente que deberán de ser los requisitos establecidos por la Autoridad de Aviación Civil del país donde se encuentre.

Licencias del personal de mantenimiento

Art. 573.- Todo el personal de mantenimiento y personal certificador de la organización de mantenimiento, deberá de poseer una licencia de acuerdo a los requisitos establecidos en el Capítulo VI de este Reglamento.

Derecho de inspección y acceso a documentación

Art. 574.- Toda organización de mantenimiento aprobada permitirá el acceso a los Inspectores acreditados por la AAC para que realicen funciones de inspección, con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley Orgánica de Aviación Civil, sus Reglamentos y Regulaciones aplicables.

La organización de mantenimiento aprobada debe de proporcionar cualquier información o documento que la AAC le solicitare.

Contenido del Certificado Operativo

Art. 575.- Un Certificado Operativo debe tener como mínimo los siguientes datos:

- (1) Identificación del titular.
- (2) Localización de la organización de mantenimiento.
- (3) Número del Certificado Operativo.
- (4) Fecha de emisión.
- (5) Fecha de caducidad si es aplicable.
- (6) Habilitaciones.

El Certificado Operativo tiene carácter personalísimo y es intransferible a otra persona física o jurídica, y no podrá hacerse publicidad de una organización de mantenimiento aprobada, a menos que sea titular de un Certificado Operativo aprobado.

Habilitaciones

Art. 576.- La aprobación otorgada por la AAC a una organización de mantenimiento salvadoreña consistirá en:

- a) Un Certificado Operativo que contendrá sus respectivas habilitaciones; y,
- b) Las especificaciones y limitaciones de operación que serán parte del certificado operativo antes mencionado.

Todo Certificado Operativo deberá de tener especificada las habilitaciones que la organización de mantenimiento está autorizada a realizar. La AAC podrá autorizar las habilitaciones siguientes:

Clase A: Aeronaves, indica que la organización de mantenimiento aprobada puede realizar trabajos de mantenimiento en aeronaves o componentes, incluyendo motores y APU, pero exclusivamente cuando dichos componentes están instalados en la aeronave, salvo que puedan ser desmontados temporalmente para mantenimiento, y siempre que este desmontaje este expresamente permitido en los manuales correspondientes.

Clase B: Motores, indica que la organización de mantenimiento aprobada puede realizar trabajos de mantenimiento en motores / APU desmontados, y sólo en aquellos componentes de motores / APU que estén instalados en motores / APU, respectivamente. Así mismo podrá realizar trabajos sobre aquellos componentes de motores / APU que puedan ser desmontados temporalmente para facilitar el acceso por mantenimiento, y siempre que este desmontaje esté expresamente permitido por el manual aplicable.

Clase C: Componentes, indica que la organización de mantenimiento aprobada puede realizar trabajos de mantenimiento en componentes desmontados excepto motores y APU que se pretendan- montar en una aeronave o en motores / APU.

Clase D: Servicios Especializados, es una clase que no está directamente relacionada con un tipo de aeronave, motor o componente específico.

Clase E: Hélices, indica que la organización de mantenimiento aprobada puede realizar trabajos de mantenimiento en hélices desmontadas de una aeronave.

Para todas las habilitaciones, se especificará la extensión de dicho mantenimiento, y por tanto el alcance de la habilitación. Todas las Clases estarán divididas en subclases y estas se desarrollarán de acuerdo a lo establecido por la AAC en las Regulaciones aplicables.

Se deberán definir los límites exactos de las habilitaciones con el fin de que las clases y subclases aprobadas sean compatibles con las actividades detalladas por la organización de mantenimiento.

Periodo de Vigencia de los Certificados

Art. 577.- Un Certificado Operativo otorgado a una organización de mantenimiento nacional o extranjero y sus habilitaciones tendrán una vigencia máxima de cinco años.

Normas Ambientales y de Salud, Seguridad e Higiene

Art. 578.- Las Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas, tienen que presentar un plan sobre el cumplimiento de la normativa nacional aplicable en materia ambiental, de salud, seguridad e higiene, de conformidad con los requisitos que establezcan al efecto las instituciones administrativas competentes.

Requisitos de instalaciones

Art. 579.- Toda Organización de Mantenimiento Aprobada, deberá de contar con una base principal donde se desarrollen todas las actividades para las cuales fue aprobada. Dicha base deberá contar con unas instalaciones que aseguren que todos los trabajos se realizarán de una manera adecuada y protegidos contra las condiciones meteorológicas.

La distribución de las instalaciones deberá de ser de tal forma que se asegure que no se producirá contaminación ambiental y la iluminación, temperatura sean las requeridas para el tipo de trabajo a realizar. Los niveles de ruido y la presencia de polvo u otros contaminantes deben de ser tales que permita realizar las actividades de una manera segura y no afecten el desempeño y la salud de las personas que ejecutan el trabajo.

Las zonas de almacenaje de partes, equipos, herramientas y materiales deberán de ser lo suficientemente amplias para garantizar una correcta identificación de los mismos.

La AAC podrá ampliar los requisitos establecidos en este Reglamento y en las Regulaciones aplicables a las organizaciones de mantenimiento aprobadas, dependiendo del tipo de trabajo para el cual se ha solicitado la aprobación.

Requisitos del Personal Gerencial

Art. 580.- Toda organización de mantenimiento aprobada deberá de nombrar a una persona o grupo de personas para que ocupen los cargos gerenciales que la organización de mantenimiento requiera. Dicha persona o grupo de personas deberá de poseer conocimientos y experiencia aceptables para la AAC de acuerdo a lo establecido en las Regulaciones aplicables a las organizaciones de mantenimiento.

Competencia del personal

Art. 581.- La Organización de Mantenimiento Aprobada debe establecer y controlar de acuerdo a lo requerido en las regulaciones aplicables, la competencia del personal involucrado en la ejecución del mantenimiento, gerencia o dirección de mantenimiento, inspección, auditoría de calidad, personal de servicios especializados y personal certificador de mantenimiento, de acuerdo con un procedimiento y un estándar aceptable a la AAC. Además de los conocimientos especializados para la realización de sus funciones, la competencia referida debe incluir la comprensión de la aplicación de los elementos apropiados sobre factores y actuaciones humanas a las funciones de esas personas en la Organización.

Además la organización de mantenimiento aprobada debe establecer y poner en práctica un programa de entrenamiento inicial y al menos cada dos años un entrenamiento recurrente, para garantizar que la persona que ejecuta o inspecciona el mantenimiento actualice sus conocimientos en las tecnologías, procedimientos de la organización y factores humanos.

Equipos, herramientas y materiales

Art. 582.- La organización de mantenimiento aprobada deberá de tener el equipamiento, herramientas y materiales necesarios para realizar las actividades aprobadas y conforme a los requisitos establecidos por la AAC en las regulaciones aplicables.

El equipamiento, herramientas y materiales serán supervisados y calibrados conforme a las especificaciones del fabricante o a un estándar aceptable para la AAC.

Aceptación y clasificación de componentes o partes

Art. 583.- Todo componente o parte utilizado en las organizaciones de mantenimiento aprobadas serán aceptados por la AAC

y clasificados de acuerdo con lo establecido en las Regulaciones aplicables.

Datos de Mantenimiento

Art. 584.- Toda organización de mantenimiento aprobada debe tener y usar todos los datos de mantenimiento, aplicables y actualizados para la ejecución del mantenimiento, incluyendo modificaciones y reparaciones. Estos datos deberán de cumplir con lo establecido por la AAC en las Regulaciones aplicables.

Planificación de la Producción

Art. 585.- Toda organización de mantenimiento aprobada debe contar con un sistema de planificación aceptable para la AAC, que será adecuado a la cantidad y complejidad del trabajo, que asegure la disponibilidad de todo el personal herramientas, equipamiento, mantenimiento y facilidades necesarios, garantizando así, la finalización correcta del trabajo de mantenimiento.

Certificados de Mantenimiento

Art. 586.- Se debe de expedir un certificado de retorno a servicio cuando se considere que todo el mantenimiento requerido por el operador / propietario de la aeronave o componente de aeronave ha sido realizado de acuerdo con los procedimientos especificados por la organización de mantenimiento aprobada. El certificado de retorno al servicio de componentes se hará en el Formulario especificado por la AAC y contendrá los detalles básicos del mantenimiento efectuado. Dicho certificado deberá de ser llenado por el personal certificador debidamente autorizado en nombre de la organización de mantenimiento aprobada.

Registros de Mantenimiento

Art. 587.- La Organización de Mantenimiento Aprobada deberá de llevar un sistema de registros detallados de todo el mantenimiento y trabajo realizado a las aeronaves y componentes de aeronaves y de cualquier otro dato asociado al mantenimiento. Estos registros deberán de ser conservados por un período no menor de 2 años desde la fecha en que dicha organización emitió los certificados de retorno al servicio de la aeronave o componente de aeronave relacionado con el trabajo realizado y deberán de conservarse en un lugar que presente protección contra incendios, robo e inundaciones, el cual debe de ser aceptable para la AAC.

Reporte de defectos, daños e incidencias

Art. 588.- La organización de mantenimiento aprobada debe establecer un sistema interno, aceptado por la AAC, de reporte de defectos / daños / incidencias. Los reportes se deben realizar tan pronto como sea factible pero en cualquier caso en un plazo máximo de 72 horas desde que se identificó la condición que se refiere el reporte, el cual debe de ser enviado a la AAC del Estado de matrícula, al Estado del operador cuando este difiera del de matrícula, a la organización responsable del diseño de tipo, de tipo suplementario (cuando aplique) y al operador o propietario de la aeronave.

Políticas de Seguridad Operacional y Calidad, Procedimientos de Mantenimiento y Sistema de Calidad

Art. 589.- La organización de mantenimiento aprobada debe establecer una política de seguridad operacional, procedimientos de mantenimiento y un sistema de calidad, aceptables para la AAC, que deberán de incluir los requisitos establecidos en las Regulaciones aplicables.

Programa de control sobre uso de sustancias estupefacientes, enervantes y alcohol

Art. 590.- Se deberá desarrollar un programa de control sobre el uso de sustancias estupefacientes, enervantes y alcohol para aquellos empleados que desarrollen actividades que están relacionadas con las tareas de mantenimiento de aeronaves o que de algún modo puedan afectar la seguridad del vuelo. Dicho programa deberá de contener los procedimientos y métodos relacionados de acuerdo a lo establecido por la AAC en las Regulaciones aplicables.

Manual de Organización de Mantenimiento

Art. 591.- Toda organización de mantenimiento aprobada deberá de desarrollar un manual aprobado por la AAC, donde se especifique los métodos cumplimiento con respecto a los requisitos establecidos en este Reglamento y las Regulaciones aplicables a las organizaciones de mantenimiento.

Privilegios y Limitaciones de una Organización de Mantenimiento Aprobada

Art. 592.- Toda organización de mantenimiento aprobada podrá:

- a) Realizar el mantenimiento a cualquier aeronave de matrícula salvadoreña o componente de aeronave para el cual está aprobada en las localizaciones identificadas en su Certificado Operativo y especificado en el Manual de Organización aprobado.
- b) Subcontratar a otra organización de mantenimiento para que realice el trabajo de mantenimiento para cualquier aeronave o componente de aeronave, para el cual esté aprobada siempre que la organización subcontratada posea un sistema de calidad aceptable a la AAC, para el caso de organizaciones que no posean un sistema aceptable a la AAC, estará limitada en sus actividades a no poder efectuar un servicio de mantenimiento base de una aeronave, un servicio completo de mantenimiento de taller, un repaso mayor u overhaul a un motor o a una hélice.
- c) Realizar el mantenimiento de aeronaves con matrículas extranjeras o componentes de aeronaves, cuyas autoridades del país de registro de la aeronave hayan convalidado el Certificado Operativo de la organización de mantenimiento salvadoreña y en aquellas aeronaves de matrícula extranjera cuyas autoridades del país de registro de la aeronave hayan delegado a El Salvador a través de un Convenio 83 bis, la aprobación de licencias y certificados necesarios para mantener la aeronave de su matrícula.
- d) Expedir certificados de retorno a servicio cuando se cumpla con los requisitos establecidos en el Art. 586 de este Reglamento.

- e) Realizar el mantenimiento a una aeronave o componente de aeronave para el que esté probada, cuando estén disponibles todas las instalaciones, equipos, herramientas, materiales, datos técnicos de mantenimiento y personal certificador necesario.

Cambios en la Organización de Mantenimiento

Art. 593.- La organización de mantenimiento deberá de establecer un procedimiento aceptable para la AAC cuando sufran cambios:

- a) El nombre de la organización.
- b) La localización de la organización.
- c) Localizaciones adicionales de la organización.
- d) El gerente responsable.
- e) Las personas especificadas en el Art. 580 de este Reglamento
- f) Las instalaciones, equipos, herramientas, material, procedimientos, alcance de trabajo y personal certificador que pudieran afectar a la aprobación.

La AAC determinará si los cambios notificados afectan el cumplimiento con lo establecido en este Reglamento y en las Regulaciones aplicables, para modificar si es necesario el Certificado Operativo y sus especificaciones y limitaciones de operación.

Validez continuada de la aprobación

Art. 594.- A menos que se haya renunciado previamente a la aprobación, o ésta haya sido suspendida o revocada por la AAC, o que el Certificado Operativo haya expirado, la validez continuada de la aprobación depende de:

Que la organización de mantenimiento siga cumpliendo con lo establecido en este Reglamento y en las Regulaciones aplicables; y,

Que se siga garantizando a la AAC, o a quien ésta delegue, acceder a la organización de mantenimiento para determinar que se sigue cumpliendo con los requisitos de este Reglamento.

El titular de un Certificado Operativo, que renuncie a él o haya sido cancelado, debe devolver dicho certificado a la AAC de manera inmediata, una vez que ha sido formalmente notificado por ésta.

Revocación, suspensión, limitación en las habilitaciones o denegación de la emisión o renovación del Certificado Operativo.

Art. 595.- La AAC podrá luego de una investigación: revocar, suspender, limitar las habilitaciones o denegar la emisión o renovación de un Certificado Operativo si ha determinado que el titular de la aprobación no cumple o no continúa cumpliendo con lo establecido en este Reglamento y en las Regulaciones aplicables.

Propaganda

Art. 596.- Cuando la publicidad de una Organización de Mantenimiento indique que está certificado y habilitado se indicara el número del Certificado Operativo; en los anuncios publicados en: encabezamientos de cartas comerciales, facturas, presupuestos de clientes y formularios de inspección, en letreros de hangar o taller, en revistas, periódicos o diarios comerciales y en cualquier medio de publicidad.

DE LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

Autoridad para el establecimiento de la investigación

Art. 597.- La AAC deberá de establecer una investigación cuando aeronaves con matrícula salvadoreña o con matrícula extranjera sufrieran accidentes o incidentes en territorio salvadoreño, y deberá de participar o establecer una investigación cuando aeronaves con matrícula salvadoreña u operadores salvadoreños sufrieran accidentes en territorio extranjero.

Responsable de la Investigación

Art. 598.- Siendo la AAC la responsable de establecer o participar en una investigación de accidentes o incidentes bajo las condiciones del Art. 597 de este Reglamento, ésta se realizará a través de la Jefatura de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC; la que se encargará de efectuar las investigaciones basándose en lo establecido en este Reglamento.

Objetivo de la Investigación

Art. 599.- El objetivo de la investigación será la previsión de futuros accidentes o incidentes, para esto se deberá de determinar la causa probable de los mismos y emitir un informe final, que incluirá las conclusiones y recomendaciones de seguridad necesarias, las cuales servirán para tomar medidas apropiadas para evitar que se produzca otro accidente o incidente similar o de igual magnitud al ocurrido.

Desarrollo de la Investigación

Art. 600.- La AAC deberá de establecer los métodos apropiados con el fin que se cumpla el objetivo de la investigación establecido en el Art. 599 de este Reglamento, para esto deberá de tomar en cuenta las normas y procedimientos recomendados por los organismos internacionales especializados, así como lo prescrito en las leyes salvadoreñas pertinentes, este Reglamento y en las Regulaciones aplicables.

Autoridad del Investigador Jefe de la AAC

Art. 601.- Es el encargado de coordinar la investigación de accidentes e incidentes aéreos donde la AAC participe y presentará un informe final sobre el suceso, tendrá independencia para realizar las investigaciones convenientes y la autoridad absoluta para llevadas a cabo y acceso sin restricciones a los restos de aeronaves y material pertinente incluidos registradores de vuelo y registros ATS, con el objeto de garantizar que los investigadores autorizados efectúen un examen detallado de los mismos.

Equipo de Investigadores

Art. 602.- La Jefatura de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC deberá de formar un equipo de investigadores que serán los encargados del desarrollo de la investigación y gozarán como mínimo de los siguientes derechos y funciones:

Visitar los restos de la aeronave;

Examinar los restos de la aeronave;

Obtener información de testigos;

Entrevistar a familiares, amigos o conocidos de las personas involucradas en el accidente o incidente.

Tener acceso a todas las pruebas pertinentes y copias de los documentos;

Participar en el examen del material grabado;

Participar en las actividades y reuniones de investigación que se realicen fuera del lugar del accidente;

Participar en reuniones relacionadas con el progreso de la Investigación; e,

Aportar información en relación a los diversos elementos de la investigación.

La Jefatura de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC podrá restringir los derechos a los representantes acreditados que no pertenezcan al Estado de matrícula, del explotador, de diseño y de fabricación dependiendo del objetivo que tengan en la investigación.

Recursos

Art. 603.- La AAC deberá de proporcionar los recursos apropiados para que la Jefatura de Investigación de Accidentes e Incidentes no se vea obstaculizada durante el desempeño de las labores de investigación.

Comité de Accidentes e Incidentes de la AAC

Art. 604.- La AAC contará con un comité cuya función será la de garantizar el buen uso de los recursos necesarios para la realización de la investigación y de analizar el informe final y las recomendaciones de seguridad emitidas por la Jefatura de Investigación de Accidentes e Incidentes, con el propósito de aplicar en el marco aeronáutico salvadoreño las enmiendas y ampliaciones que correspondan, si las hubiese.

La conformación del comité de accidentes e incidentes se desarrolla en la Regulación aplicable.

Para evitar un conflicto de intereses, dicho comité no tendrá participación o influencia en el desarrollo del informe, de las recomendaciones de seguridad y del desarrollo de la investigación.

Notificación de accidentes o incidentes

Art. 605.- Toda persona que tenga conocimiento de un accidente o incidente aéreo ocurrido en territorio salvadoreño tendrá que informado a la autoridad militar, policial o judicial correspondiente y estas a su vez tendrán la obligación de comunicar los hechos a la AAC en la menor brevedad posible.

Las autoridades de aeródromos, propietarios, pilotos y operadores de aeronaves civiles de matrículas salvadoreñas ó extranjeras, informarán a la AAC dentro de las veinticuatro horas posteriores al accidente, incidente o irregularidades que tengan sus aeronaves en territorio salvadoreño y deberán de elaborar un informe escrito de los hechos y circunstancias asociadas al percance dentro de los diez días hábiles a este.

Las disposiciones de este Artículo también son aplicables a las aeronaves civiles con matrícula salvadoreña u operadores salvadoreños que tengan un accidente, incidente o irregularidad en territorio extranjero.

Notificación a otros Estados

Art. 606.- La AAC deberá de comunicar todo accidente o incidente ocurrido en territorio salvadoreño a los Estados u Organismos Internacionales involucrados tomando en cuenta lo establecido los Tratados o Convenios Internacionales, las Leyes y Regulaciones aplicables.

Protección de la aeronave accidentada

Art. 607.- Toda autoridad judicial o administrativa que acuda al lugar del accidente será la responsable de preservar hasta donde sea posible la aeronave, correo y carga incluyendo partes y libros de mantenimientos, CVR, FDR cuando proceda o partes de documentos pertinentes a la operación y mantenimiento hasta que sea garantizada la custodia de los mismos por los investigadores de la AAC.

La AAC deberá de establecer los métodos apropiados para que la aeronave o los restos de ella sean preservados y evitar el deterioro de los mismos.

Prohibición

Art. 608.- Está prohibido a cualquier persona ajena a las labores de búsqueda y salvamento e investigación, remover toda parte de una aeronave accidentada excepto cuando sea necesario para maniobras de salvamento.

Divulgación de Información

Art. 609.- No se divulgará por ningún miembro del grupo investigador de la AAC la información relacionada con los siguientes aspectos:

Las declaraciones tomadas a las personas por autoridades encargadas de la investigación, las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave, grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas, la información de carácter médico o personal sobre personal implicado en el accidente o incidente, opiniones expresadas en el análisis de información incluyendo la contenida en los registradores de vuelo.

La AAC deberá de establecer los métodos apropiados para que se suministre información pertinente y oportuna a los medios de comunicación, las familias y a los supervivientes de un accidente o incidente.

Informe final

Art. 610.- La Jefatura de Investigación de Accidentes e Incidentes de la AAC deberá de tomar en cuenta las disposiciones establecidas en los Convenios, Tratados Internacionales, la Ley Orgánica de Aviación Civil, el presente Reglamento y las Regulaciones aplicables, con el fin de elaborar un informe final y enviado a los Estados y Organismos Internacionales involucrados.

Dicho informe contendrá la causa probable del accidente e incidente y las recomendaciones de seguridad para evitar su repetición.

Coordinación del Informe Técnico y la Investigación Judicial

Art. 611.- Los funcionarios judiciales encargados de una investigación de accidente aeronáutico deben coordinar su actuación con la AAC, a efecto de que en lo posible sean practicadas las primeras diligencias de instrucción en el lugar del suceso. Los investigadores judiciales darán la intervención que corresponda y deben cuidar de conservar invariable e intocable el estado y situación de la aeronave y demás utensilios afectados e implicados en el accidente, mientras no se hayan concluido las investigaciones, sin perjuicio que la autoridad judicial haga constar en el acto de las diligencias, circunstancias que sean de importancia para la investigación judicial.

Sistema voluntario de notificación de accidentes e incidentes

Art. 612.- La AAC deberá de establecer un sistema de comunicación voluntaria para que cualquier persona que tuviese información sobre un accidente o accidente aéreo, pueda comunicar a la AAC información relativa a un accidente o incidente ocurrido. La notificación hecha será sin aplicación de sanciones y protegerá las fuentes de información.

Investigación de Accidentes o Incidentes ocurridos en Territorio Extranjero

Art. 613.- La AAC podrá participar o establecer una investigación de accidentes o incidentes ocurridos en territorio extranjero cuando aeronaves de matrícula salvadoreña u operadores salvadoreños estuvieran involucrados. Se deberá de seguir los lineamientos establecidos por la Autoridad del Estado de ocurrencia y las disposiciones establecidas en la Ley, Reglamentos y Regulaciones aplicables.

Accidentes o Incidente de interés nacional

Art. 614.- Cuando ocurran accidentes o incidentes que sean de interés nacional por haber perecido o sufrido lesiones graves personalidades importantes para el país o un número grande de salvadoreños, la AAC deberá de establecer los métodos para comunicar al Estado de suceso el interés de participar en la investigación.

CAPÍTULO XXIV BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Autoridad encargada

Art. 615.- La Fuerza Aérea de El Salvador es la autoridad encargada de prestar los servicios de búsqueda y salvamento a las aeronaves y personas en peligro o que se encuentren desaparecidas dentro del espacio aéreo salvadoreño, estos servicios se prestarán durante las 24 horas del día.

Para las zonas de alta mar, los servicios de búsqueda y salvamento se prestarán en base a los acuerdos regionales de navegación aérea que El Salvador haya suscrito.

Aplicabilidad

Art. 616.- Las disposiciones establecidas en este Reglamento serán para todas las aeronaves que operen dentro del territorio nacional y aguas jurisdiccionales de la República de El Salvador.

Establecimiento de requisitos

Art. 617.- La AAC deberá de establecer en las Regulaciones aplicables los requisitos que deberán de seguir las autoridades encargadas de prestar los servicios de búsqueda y salvamento.

Organización

Art. 618.- Se deberá de establecer una organización para la prestación de los servicios de búsqueda y salvamento la cual estará como mínimo formada por:

- a) Centros Coordinadores de Salvamento
- b) Subcentros de Salvamento
- c) Brigadas de Búsqueda y Salvamento

La AAC deberá de establecer los requisitos bajo los cuales estas organizaciones prestarán los servicios de búsqueda y salvamento.

Cooperación

Art. 619.- La AAC deberá de establecer los requisitos para que exista cooperación con otros Estados y con otros servicios como aeronaves, barcos e instalaciones que no formen parte de la organización de búsqueda y

salvamento, para ésto deberá de tomar en cuenta lo establecido por los Organismos Internacionales especializados.

CAPÍTULO XXV

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Art. 620.- Por el término de dos años, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento, el titular de una licencia de técnico en mantenimiento de aeronaves con las habilitaciones apropiadas, sin pertenecer a una organización de mantenimiento, puede de acuerdo a lo establecido en la Regulación correspondiente realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones en aeronaves y retorno a servicio en las que su regulación operativa no requiera expresamente que su mantenimiento sea realizado por una OMA, siempre que posea la capacitación, las facilidades requeridas para el trabajo a efectuar, tales como: herramienta debidamente calibrada, documentación técnica aplicable y actualizada (Directivas de aeronavegabilidad, boletines de servicio, cartas de servicio, manual de mantenimiento, manual de repaso mayor, catálogo ilustrado de partes), así como los que la Autoridad de Aviación Civil solicite para el trabajo de que se trate.

Art. 621.- Por el término de dos años, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento, el titular de una licencia de Piloto Aviador vigente y su respectiva Habilidad de Instructor, podrá impartir instrucción a un piloto estudiante, siempre y cuando posea el respectivo programa de instrucción debidamente aprobado por la AAC.

CAPÍTULO XXVI

DEROGATORIAS Y VIGENCIA

Derogatorias

Art. 622.- Al entrar en vigencia el presente Decreto, quedan derogados:

- a) Decreto Ejecutivo No. 59, de fecha 24 de julio de 2003, publicado en el Diario Oficial No. 149 Tomo No. 360, del 15 de agosto de ese mismo año, que contiene el Reglamento de Aeródromos;
- b) Decreto Ejecutivo No. 80, de fecha 23 de septiembre de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 186, Tomo No. 357, del 7 de octubre de ese mismo año, que contiene el Reglamento del Registro de Aviación Civil Salvadoreño;
- c) Decreto Ejecutivo No. 18, de fecha 14 de noviembre de 1956, publicado en el Diario Oficial No. 236, Tomo No. 173, del 20 de diciembre de ese mismo año, que contiene el Reglamento de Tránsito Aéreo;
- d) Decreto Ejecutivo No. 14, de fecha 29 de enero de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 23, Tomo No. 354, del 4 de febrero de ese mismo año, que contiene el Reglamento del Aire;
- e) Decreto Ejecutivo No. 21, de fecha 29 de enero de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 23, Tomo No. 354, del 4 de febrero de ese mismo año, que contiene el Reglamento para el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea;
- f) Decreto Ejecutivo No. 19, de fecha 29 de enero de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 23, Tomo No. 354, del 4 de febrero de ese mismo año, que contiene el Reglamento sobre Directivas de Aeronavegabilidad;

- g) Decreto Ejecutivo No. 22, de fecha 29 de enero de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 23, Tomo No. 354, del 4 de febrero de ese mismo año, que contiene el Reglamento sobre Matrícula e Identificación de Aeronaves;
- h) Decreto Ejecutivo No. 24, de fecha 29 de enero de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 23, Tomo No. 354, del 4 de febrero de ese mismo año, que contiene el Reglamento de Escuelas de Instrucción Aeronáutica;
- i) Decreto Ejecutivo No. 65, de fecha 13 de septiembre de 1954, publicado en el Diario Oficial No. 234, Tomo No. 197 del 20 de diciembre de 1962;
- j) Decreto Ejecutivo No. 23, de fecha 29 de enero de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 23, Tomo No. 354, del 4 de febrero de ese mismo año, que contiene el Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico;
- k) Decreto Ejecutivo No. 15, de fecha 29 de enero de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 23, Tomo No. 354, del 4 de febrero de ese mismo año, que contiene el Reglamento de Talleres de Mantenimiento Aeronáutico;
- l) Decreto Ejecutivo No. 20, de fecha 29 de enero de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 23, Tomo No. 354, del 4 de febrero de ese mismo año, que contiene el Reglamento para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación;
- m) Decreto Ejecutivo No. 18, de fecha 29 de enero de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 23, Tomo No. 354, del 4 de febrero de ese mismo año, que contiene el Reglamento sobre Certificados de Operador Aéreo, Certificados Operativos y Autorizaciones de Operación;
- n) Decreto Ejecutivo No. 17, de fecha 29 de enero de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 23, Tomo No. 354, del 4 de febrero de ese mismo año, que contiene el Reglamento sobre Procedimientos de Aceptación de Certificados de Productos Aeronáuticos;
- o) Decreto Ejecutivo No. 16, de fecha 29 de enero de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 23, Tomo No. 354, del 4 de febrero de ese mismo año, que contiene el Reglamento sobre Mantenimiento, Reparación y Modificación de Aeronaves; y,
- p) Decreto Ejecutivo No. 13, de fecha 29 de enero de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 23, Tomo No. 354, del 4 de febrero de ese mismo año, que contiene el Reglamento de Operaciones de Transporte Aéreo Comercial - Aviones.

Vigencia

Art. 623.- El presente Decreto entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN CASA PRESIDENCIAL: San Salvador, a los once días del mes de enero de dos mil ocho.

ELÍAS ANTONIO SACA GONZÁLEZ,
Presidente de la República.

JORGE I. NIETO MENÉNDEZ,
*Ministro de Obras Públicas, Transporte
y de Vivienda y Desarrollo Urbano.*

REFORMAS:

(1) Decreto Ejecutivo No. 43 de fecha 11 de abril de 2014, publicado en el Diario Oficial No. 70, Tomo 403 de fecha 11 de abril de 2014.

(2) Decreto Ejecutivo No. 12 de fecha 27 de febrero de 2023, publicado en el Diario Oficial No. 61, Tomo 438 de fecha 28 de marzo de 2023.

