



27/9/02

Nota de envío

**SUPLEMENTO DEL
ANEXO 6 — OPERACIÓN DE AERONAVES**

**(PARTE I — TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL
INTERNACIONAL — AVIONES)**

(Octava edición)

1. El Suplemento adjunto reemplaza y anula todos los anteriores Suplementos del Anexo 6, Parte I, y comprende las diferencias notificadas por los Estados contratantes hasta el 27 de septiembre de 2002 en relación con todas las enmiendas, hasta e inclusive la Enmienda 26.
 2. Este Suplemento debe insertarse al final del Anexo 6, Parte I (octava edición). Las diferencias adicionales que envíen los Estados contratantes se publicarán periódicamente como enmiendas del Suplemento.
-

**SUPLEMENTO DEL ANEXO 6 — OPERACIÓN
DE AERONAVES**

(Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones)

(Octava edición)

Diferencias notificadas a la OACI, de conformidad con el Artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y la resolución del Consejo del 21 de noviembre de 1950, entre los reglamentos y métodos nacionales de los Estados contratantes y las correspondientes normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 6, Parte I.

SEPTIEMBRE DE 2002

REGISTRO DE ENMIENDAS DEL SUPLEMENTO

<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>

<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>

**ENMIENDAS DEL ANEXO 6, PARTE I, ADOPTADAS O APROBADAS POR EL CONSEJO
CON POSTERIORIDAD A LA OCTAVA EDICIÓN, PUBLICADA EN JULIO DE 2001**

<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>

<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>

1. Estados contratantes que han notificado diferencias a la OACI

Los Estados contratantes que figuran a continuación han notificado a la OACI las diferencias que existen entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 6, Parte I (Octava edición), hasta e inclusive la Enmienda 26, o han enviado comentarios con respecto a su aplicación.

Los números de páginas indicados para cada Estado y las fechas de publicación de dichas páginas corresponden a las páginas de este Suplemento.

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Páginas del Suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Argentina	19/10/01	1	27/9/02
Australia	16/8/02	5	27/9/02
Austria	6/9/01	1	27/9/02
Bolivia	30/7/01	2	27/9/02
Bulgaria	6/9/01	1	27/9/02
China	28/8/01	2	27/9/02
Colombia	12/2/02	1	27/9/02
Costa Rica	22/10/01	1	27/9/02
Dinamarca	24/9/01	2	27/9/02
Eslovaquia	26/9/01	1	27/9/02
Estados Unidos	7/9/01	8	27/9/02
Fiji	14/6/01	1	27/9/02
Finlandia	28/9/01	3	27/9/02
Francia	22/10/01	2	27/9/02
Georgia	16/11/01	2	27/9/02
Grecia	5/2/02	2	27/9/02
India	25/10/01	1	27/9/02
Lituania	24/10/01	1	27/9/02
Maldivas	28/8/01	1	27/9/02
Noruega	17/10/01	1	27/9/02
Nueva Zelandia	4/9/01	7	27/9/02
Pakistán	26/9/01	1	27/9/02
Papua Nueva Guinea	15/1/02	3	27/9/02
Qatar	8/9/01	1	27/9/02
Reino Unido	30/10/01	4	27/9/02
República Checa	31/7/01	2	27/9/02
República de Corea	29/11/01	1	27/9/02
Rumania	15/10/01	2	27/9/02
Sudáfrica	13/11/01	1	27/9/02
Suecia	21/9/01	2	27/9/02
Tailandia	3/9/01	1	27/9/02
Turkmenistán	3/4/02	1	27/9/02
Uruguay	20/11/01	1	27/9/02

2. Estados contratantes que han notificado a la OACI que no existen diferencias

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>
Alemania	17/9/01	Ghana	30/8/01
Bahrein	21/7/01	Jordania	13/6/01
Barbados	1/6/01	La ex República Yugoslava de Macedonia	29/6/01
Burundi	13/8/01	Países Bajos	29/6/01
China (RAE de Hong Kong)	28/9/01	Portugal	12/10/01
Egipto	6/4/01	República de Moldova	24/9/01
El Salvador	9/7/01	República Unida de Tanzania	31/5/01
Emiratos Árabes Unidos	19/8/01	Singapur	21/11/01
Eritrea	11/5/01		

3. Estados contratantes de los que no se ha recibido información

Afganistán	España	Líbano
Albania	Estonia	Liberia
Andorra	Etiopía	Luxemburgo
Angola	Federación de Rusia	Madagascar
Antigua y Barbuda	Filipinas	Malasia
Arabia Saudita	Gabón	Malawi
Argelia	Gambia	Malí
Armenia	Granada	Malta
Azerbaiyán	Guatemala	Marruecos
Bahamas	Guinea	Mauricio
Bangladesh	Guinea-Bissau	Mauritania
Belarús	Guinea Ecuatorial	México
Bélgica	Guyana	Micronesia (Estados Federados de)
Belice	Haití	Mónaco
Benin	Honduras	Mongolia
Bhután	Hungría	Mozambique
Bosnia y Herzegovina	Indonesia	Myanmar
Botswana	Irán (República Islámica del)	Namibia
Brasil	Iraq	Nauru
Brunei Darussalam	Irlanda	Nepal
Burkina Faso	Islandia	Nicaragua
Cabo Verde	Islas Cook	Níger
Camboya	Islas Marshall	Nigeria
Camerún	Islas Salomón	Omán
Canadá	Israel	Palau
Chad	Italia	Panamá
Chile	Jamahiriya Árabe Libia	Paraguay
Chipre	Jamaica	Perú
Comoras	Japón	Polonia
Congo	Kazajstán	República Árabe Siria
Côte d'Ivoire	Kenya	República Centroafricana
Croacia	Kirguistán	República Democrática del Congo
Cuba	Kiribati	República Democrática Popular Lao
Djibouti	Kuwait	República Dominicana
Ecuador	Lesotho	República Popular Democrática de Corea
Eslovenia	Letonia	

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
4.2.6.4	China	4.3.7.2	Australia
4.2.7	Lituania		China
	Nueva Zelandia		Dinamarca
4.2.7.1	Papua Nueva Guinea		Estados Unidos
4.2.7.3	Nueva Zelandia		Finlandia
4.2.7.4	Papua Nueva Guinea		Grecia
	Reino Unido		Nueva Zelandia
4.2.8	Australia		Papua Nueva Guinea
	Nueva Zelandia		Reino Unido
	Reino Unido		Rumania
4.2.9	Estados Unidos		Suecia
4.2.9.2	Estados Unidos	4.3.8	Estados Unidos
	Papua Nueva Guinea		Georgia
4.2.10.2	Australia	4.3.8.2	Dinamarca
4.2.10.4	China		Estados Unidos
	Fiji		Finlandia
	Papua Nueva Guinea		Francia
	Uruguay		Grecia
4.3.1	Nueva Zelandia		República Checa
4.3.3.1	Australia		Rumania
	Francia		Suecia
4.3.3.2	Australia	4.4.1.2	Nueva Zelandia
	Estados Unidos		Sudáfrica
4.3.4.1.2	Australia	4.4.1.3	Dinamarca
	Estados Unidos		Finlandia
4.3.4.2	Estados Unidos		Grecia
	Nueva Zelandia		Nueva Zelandia
	Uruguay		Rumania
4.3.5.1	Australia	4.4.2	Suecia
4.3.5.4	Bulgaria	4.4.3	Nueva Zelandia
	Papua Nueva Guinea		Papua Nueva Guinea
4.3.6.2	Francia		Sudáfrica
4.3.6.2.1	Costa Rica	4.4.4.2	Nueva Zelandia
	Dinamarca	4.4.4.3	Papua Nueva Guinea
	Estados Unidos	4.4.4.4	Estados Unidos
	Finlandia	4.4.6	Sudáfrica
	Grecia	4.4.7	Australia
	Qatar		Dinamarca
	Suecia		Finlandia
4.3.6.2.2	Costa Rica		Grecia
	Dinamarca		Papua Nueva Guinea
	Finlandia		Reino Unido
	Suecia		Rumania
4.3.6.3	Estados Unidos		Suecia
4.3.6.3.1	Estados Unidos	4.4.8.1	Grecia
4.3.6.3.2	Estados Unidos		Rumania
4.3.6.4	Estados Unidos	4.4.9.1	Australia
	Nueva Zelandia		Papua Nueva Guinea
4.3.7	Georgia	4.4.9.2	Australia
4.3.7.1	Bulgaria		Nueva Zelandia

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
4.5.1	Papua Nueva Guinea Dinamarca Finlandia Grecia Nueva Zelandia Reino Unido Rumania Suecia	5.1.3 5.2.3 5.2.5 5.2.7	Grecia Papua Nueva Guinea Sudáfrica Qatar China Estados Unidos Grecia Papua Nueva Guinea
4.5.3	Grecia	5.2.8.1	Estados Unidos
4.5.5	Uruguay	5.2.10	Turkmenistán
4.6	Fiji Nueva Zelandia Reino Unido Sudáfrica	5.3.1	Australia Estados Unidos Grecia Rumania
4.6.1	Dinamarca Estados Unidos Finlandia Georgia Grecia	5.3.2	Dinamarca Finlandia Francia Grecia República Checa Rumania Suecia
4.6.2	Dinamarca Finlandia Georgia Grecia Suecia	Capítulo 6 — Generalidades	Estados Unidos
4.7	Uruguay	6.1.1	Suecia
4.7.1	China Estados Unidos Nueva Zelandia Sudáfrica	6.1.2	Francia Georgia Suecia
4.7.2	Australia Estados Unidos Sudáfrica	6.1.3	Dinamarca Estados Unidos Finlandia Grecia Nueva Zelandia
4.7.3	Estados Unidos		Reino Unido
4.7.4	China Grecia Nueva Zelandia Rumania Sudáfrica	6.2.2	Rumania Australia Dinamarca Finlandia Lituania
5.1.1	República Checa Qatar	6.2.3 6.2.4	Nueva Zelandia Nueva Zelandia Papua Nueva Guinea
5.1.2	Australia China Dinamarca Estados Unidos Finlandia Noruega Nueva Zelandia Suecia	6.2.4.2 6.3 6.3.1 6.3.1.1 6.3.1.2	Papua Nueva Guinea Dinamarca Nueva Zelandia Dinamarca Turkmenistán Estados Unidos Australia Estados Unidos

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
6.3.1.3	Australia Bolivia China	6.3.1.8.5	Argentina Australia Suecia
6.3.1.4	Australia China Reino Unido	6.3.2	Australia
6.3.1.4.1	Australia Reino Unido	6.3.3	Finlandia
6.3.1.5	Australia Bolivia China Francia Papua Nueva Guinea Suecia Reino Unido	6.3.3.1	Australia Bolivia Finlandia
6.3.1.5.1	Australia China Francia Papua Nueva Guinea Reino Unido Suecia Tailandia	6.3.3.2	Australia Bolivia Finlandia
6.3.1.5.2	Australia Francia Reino Unido Suecia	6.3.3.3	Australia Bolivia China Finlandia
6.3.1.6	Australia Bolivia Reino Unido República Checa Papua Nueva Guinea	6.3.4	Finlandia
6.3.1.7	Australia Bolivia	6.3.4.1	Bolivia Finlandia
6.3.1.8	Argentina Australia Francia Reino Unido Suecia	6.3.4.2	Australia Finlandia Francia República Checa
6.3.1.8.1	Argentina Australia Suecia	6.3.4.3	Australia Bolivia Finlandia
6.3.1.8.2	Argentina Australia Suecia	6.3.5	Finlandia
6.3.1.8.3	Argentina Australia Suecia	6.3.5.1	Bolivia Estados Unidos
6.3.1.8.4	Argentina Australia Suecia	6.3.5.2	Australia Bolivia
		6.3.6	Argentina Australia Dinamarca
		6.3.7.1	Francia Georgia Suecia Bolivia Georgia
		6.3.7.2	Pakistán Bolivia Francia Georgia
		6.3.8	Reino Unido Finlandia
		6.3.8.1	Bolivia Pakistán
		6.3.8.2	Bolivia China
		6.3.9.2	Australia Bolivia

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
6.3.9.3	Francia Reino Unido Australia	6.12	Nueva Zelandia China Finlandia
6.3.10	Reino Unido Finlandia	6.13	Nueva Zelandia Australia China
6.3.11.2	Rumania Australia		Nueva Zelandia Papua Nueva Guinea
6.3.12	Rumania Australia Bulgaria	6.15	Uruguay Nueva Zelandia
6.4	República Checa Lituania	6.15.1	Australia Bolivia
6.4.1	Estados Unidos		Bulgaria
6.4.2	Australia Finlandia		Pakistán Reino Unido
6.5.1	Francia Grecia Noruega Nueva Zelandia Papua Nueva Guinea República Checa Suecia	6.15.2	Australia Bolivia Estados Unidos Grecia Lituania Nueva Zelandia Pakistán Reino Unido
6.5.2.1	China Estados Unidos Nueva Zelandia	6.15.3	República Checa Sudáfrica Georgia
6.5.3.1	Costa Rica		Papua Nueva Guinea
6.6	Estados Unidos Georgia Nueva Zelandia	6.15.5	Sudáfrica Australia Bolivia Estados Unidos
6.7.1	Georgia		Noruega
6.7.2	Georgia		Uruguay
6.7.3	República Checa Sudáfrica	6.15.6	Australia Bolivia China
6.7.4	República Checa Sudáfrica		Costa Rica Dinamarca
6.7.5	Nueva Zelandia		Estados Unidos
6.7.6	Nueva Zelandia		Finlandia
6.9	Dinamarca Lituania		Francia Lituania
6.9.1	Dinamarca Finlandia Francia Grecia Reino Unido República Checa	6.15.7	Noruega Reino Unido República de Corea Uruguay Australia Estados Unidos
6.10	Lituania		Francia
6.11	Australia Lituania		Lituania

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
	Noruega	6.18	Nueva Zelanda
	Pakistán		Papua Nueva Guinea
	Papua Nueva Guinea		Sudáfrica
	Sudáfrica	6.18.1	Argentina
	Uruguay		Australia
6.16.1	Bolivia		China
6.16.2	Australia		Estados Unidos
	Bolivia		Pakistán
6.16.3	Nueva Zelanda		República de Corea
	Rumania		Rumania
6.17	Dinamarca	6.18.2	Argentina
	Finlandia		Australia
	Rumania		Bulgaria
	Uruguay		China
6.17.1	Australia		Estados Unidos
	Bolivia		Pakistán
	China		Reino Unido
	Estados Unidos	6.18.3	Australia
	Georgia		China
6.17.2	Australia		Estados Unidos
	Bolivia		Francia
	China		Grecia
	Estados Unidos		India
	Georgia		Lituania
	Reino Unido		Reino Unido
	República de Corea		República Checa
6.17.3	Australia	6.18.4	Uruguay
	Bolivia		China
	China		Rumania
	Estados Unidos	6.19	Australia
	Georgia		Dinamarca
	Grecia		Finlandia
	Reino Unido		Nueva Zelanda
	Rumania	6.20	Reino Unido
6.17.4	Bolivia		Australia
	Estados Unidos		Bulgaria
	Georgia		Costa Rica
6.17.5	Bolivia		Dinamarca
	Estados Unidos		Estados Unidos
	Reino Unido		Finlandia
	República de Corea		Francia
6.17.6	Bolivia		Noruega
	Estados Unidos		Nueva Zelanda
	Reino Unido		Reino Unido
	Rumania		Rumania
6.17.7	Estados Unidos		Suecia
	Grecia	6.21.1	Uruguay
	Reino Unido		Argentina
	Turkmenistán		Australia
			Bolivia

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
	Francia	8.4.3	Papua Nueva Guinea
	Georgia		Sudáfrica
	Grecia	8.5.1	Australia
	Nueva Zelandia		Sudáfrica
	Papua Nueva Guinea	8.5.2	Australia
	Reino Unido		Papua Nueva Guinea
	Rumania	8.7	Estados Unidos
	Sudáfrica	8.7.2	Nueva Zelandia
	Suecia	8.7.2.1	Georgia
6.21.2	Argentina	8.7.3.2	Maldivas
	Australia	8.7.5.1	Georgia
	Bolivia		Papua Nueva Guinea
	Francia	8.7.5.3	Papua Nueva Guinea
	Georgia		Rumania
	Grecia	8.7.5.4	Australia
	Nueva Zelandia		China
	Papua Nueva Guinea		Estados Unidos
	Reino Unido		Francia
	Rumania		Reino Unido
	Sudáfrica	8.7.6.2	Sudáfrica
			Argentina
7.1.2	Australia		Estados Unidos
7.2.1	Estados Unidos		Georgia
7.2.2	Estados Unidos		Rumania
	Papua Nueva Guinea		
7.2.3	China	9.1.2	China
	Uruguay		Estados Unidos
7.2.4	Australia	9.1.4	Bolivia
	Papua Nueva Guinea		Nueva Zelandia
7.3	Papua Nueva Guinea		Papua Nueva Guinea
		9.3	Nueva Zelandia
8.1.2	Papua Nueva Guinea	9.3.1	Australia
8.1.3	Papua Nueva Guinea	9.4	Dinamarca
8.1.4	Georgia	9.4.1	Australia
8.2	Georgia		China
8.2.1	Maldivas		Costa Rica
8.2.3	República Checa		Estados Unidos
8.3	Estados Unidos		Finlandia
8.3.1	Estados Unidos		Francia
	Georgia		Grecia
	Reino Unido		Nueva Zelandia
	Rumania		Qatar
8.3.2	República Checa		República Checa
8.4.1	Rumania		Rumania
8.4.2	Argentina		
	Australia	9.4.2	Australia
	Estados Unidos		Finlandia
	Georgia		Nueva Zelandia
	Rumania		República Checa

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
9.4.3.2	Estados Unidos Nueva Zelandia Sudáfrica	11.4.1 11.4.2	Turkmenistán Australia China
9.4.3.3	Estados Unidos Nueva Zelandia Sudáfrica	11.4.3	China República Checa
9.4.3.5	Estados Unidos Nueva Zelandia	11.5	China Uruguay
9.4.4	China Colombia Dinamarca Estados Unidos Finlandia Suecia	11.6 12.4 12.5	Uruguay Australia Francia Australia Nueva Zelandia
9.5	Estados Unidos Georgia República Checa	13.1	Australia Georgia Papua Nueva Guinea
9.6	Suecia	13.2 13.3.1	Estados Unidos Georgia
Capítulo 10	Fiji Nueva Zelandia Sudáfrica	13.5.1	Australia Francia Georgia Grecia Nueva Zelandia Papua Nueva Guinea República Checa
10.1	Estados Unidos Georgia Reino Unido Suecia		Reino Unido Rumania
10.2	Australia Estados Unidos Georgia Grecia Reino Unido	13.5.2	China Nueva Zelandia República Checa
10.3	Estados Unidos Reino Unido		
10.4	Australia Estados Unidos Francia Grecia Reino Unido República Checa	Apéndice 1 3. Apéndice 2 2.	Eslovaquia Bulgaria Estados Unidos Nueva Zelandia Reino Unido
11.2	Georgia Maldivas Rumania	5.12 5.14 5.19	Grecia Grecia Grecia
11.3	Maldivas	5.23	Grecia
11.3.1	China Georgia	5.25	China Georgia

CAPÍTULO 1

Definiciones *Altitud de decisión (DA) o altura de decisión (DH)*. La reglamentación argentina no incluye la expresión “o en la aproximación con guía vertical”.

Mínimos de utilización de aeródromo. La reglamentación argentina no incluye el inciso c).

Operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos. La reglamentación argentina conserva la definición anterior.

Tiempo de vuelo — aviones. En la reglamentación argentina la definición es distinta.

CAPÍTULO 6

6.3.1.8 No se requiere la instalación de un registrador de Tipo IA.

6.3.1.8.1 Solamente se requiere el registro de los siguientes parámetros: altitud de presión, velocidad, rumbo, aceleración normal, aceleración longitudinal y hora.

6.3.1.8.2 Solamente se requiere el registro de los siguientes parámetros: actitud de cabeceo y actitud de balanceo.

6.3.1.8.3 Solamente se requiere registrar el parámetro de empuje.

6.3.1.8.4 Solamente se requiere registrar el parámetro de la posición de la superficie de control de cabeceo.

6.3.1.8.5 No se aplica este requerimiento.

6.3.6 Solamente se requiere el registro de 11 parámetros.

6.18.1 La obligatoriedad es a partir del 1 de julio de 1999.

6.18.2 La obligatoriedad de estar equipados con un sistema anticolidión de a bordo (ACAS II) es para aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg o que estén autorizados para transportar más de nueve pasajeros y a partir del 1 de julio de 2002.

6.21.1* La obligatoriedad de estar equipados con sistema advertidor de cizalladura del viento dirigido hacia adelante es para aviones con motor de turbina autorizados a transportar más de 30 pasajeros o una capacidad de carga de paga máxima de más de 3 400 kg.

CAPÍTULO 8

8.4.2 Los registros de mantenimiento enumerados en 8.4.1 deben ser conservados por el explotador de la aeronave y transferidos con la aeronave en el momento que la misma sea vendida.

8.7.6.2 Los registros de mantenimiento de los organismos de mantenimiento deben conservarse hasta que el trabajo sea repetido o sustituido por otro trabajo o hasta un año después que el trabajo haya sido efectuado. Para los aviones que operen en transporte aéreo no regular, los registros de mantenimiento excepto los trabajos de recorrida general deben mantenerse por lo menos durante cinco años, después de realizado el trabajo.

* Método recomendado

CAPÍTULO 1

- Definiciones *Análisis de datos de vuelo.* No definido en la legislación de Australia.
- Operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumento. Operación de aproximación y aterrizaje con guía vertical.* No definido en la legislación de Australia.

CAPÍTULO 3

- 3.2 No es obligatorio el análisis de los datos de los registradores de vuelo como parte de un programa de prevención de accidentes y de seguridad de vuelo.

CAPÍTULO 4

- 4.2.2.2 No existe ninguna aprobación concreta de la información publicada en el manual de operaciones que esté relacionada con las Normas 4.2.7 y 12.4.
- 4.2.6.2 En la legislación de Australia es obligatorio seguir el método por el cual deba determinarse la altitud mínima de vuelo pero no se exige incorporar el método al manual de operaciones.
- 4.2.8 No hay ningún requisito legislativo de que los explotadores especifiquen los procedimientos relacionados con sus propias operaciones.
- 4.2.10.2 Lo relativo al tiempo de vuelo, a períodos de servicio de vuelo y períodos de descanso es de carácter obligatorio en Australia. Se expiden varias exenciones permanentes. Estas limitaciones no se aplican a la tripulación de cabina.
- 4.3.3.1 En Australia no es obligatoria la preparación de un plan de vuelo operacional respecto a cada vuelo y
4.3.3.2 no se especifica el contenido del plan.
- 4.3.4.1.2 En la reglamentación no se especifica ningún requisito de distancia basada en el tiempo. Esto está vinculado a los requisitos de performance.
- 4.3.5.1 En Australia la responsabilidad de la adopción de decisiones incumbe al piloto al mando respecto al inicio y a la continuación de un vuelo.
- 4.3.7.2 No existe ningún requisito de mantener comunicaciones en ambos sentidos entre el avión y la tripulación de tierra cuando se realiza el reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.
- 4.4.7 El piloto al mando es responsable del enlace con el ATC directamente respecto a cualesquiera modificaciones del plan de vuelo ATS.
- 4.4.9.1* No se requiere que los explotadores especifiquen procedimientos de atenuación del ruido. Tales
4.4.9.2* procedimientos los impone como obligatorios el Estado.
- 4.7.2 La instrucción en ETOPS no es obligatoria en virtud de la reglamentación. Sin embargo, no se concede aprobación para operaciones ETOPS a no ser que el explotador demuestre que se ha impartido o que se impartirá instrucción satisfactoria.

* Método recomendado

CAPÍTULO 5

- 5.1.2 Los aviones monomotores que realicen operaciones VFR durante el día no están limitados a seguir rutas que permitan un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad. Los aviones monomotores pueden realizar operaciones IFR y durante la noche con una aprobación específica.
- 5.3.1 Esta disposición es solamente obligatoria en importantes aeródromos internacionales.

CAPÍTULO 6

- 6.2.2 La reglamentación concede a la autoridad el poder de dar direcciones en el sentido de que se proporcionen suministros médicos pero no se publica tal orientación.
- 6.3.1.2 La legislación de Australia no se refiere a los FDR por tipos sino que especifica los parámetros que hayan de registrarse.
- 6.3.1.3 Todavía está permitido el uso de FDR de banda metálica.
- 6.3.1.4* En la legislación vigente se especifica que no se concederá la aprobación de equipar a las aeronaves con registradores analógicos respecto a aquellas que reciban su certificado de aeronavegabilidad inicial después del 1 de enero de 1984.
- 6.3.1.4.1 No se concede la aprobación a los FDR de película fotográfica.
- 6.3.1.5 En la actualidad no existe ningún requisito legal para la entrada en vigor de estas normas.
- 6.3.1.5.1
- 6.3.1.5.2
- 6.3.1.6* La legislación de Australia no menciona los registradores combinados.
- 6.3.1.7* En la legislación de Australia no se requiere que los aviones de una masa inferior a 5 700 kg estén equipadas con un FDR. Sin embargo, no realizarán vuelos los aviones de MCTM igual o inferior a 5 700 kg:
- a) con cabina a presión;
 - b) con motor de turbina;
 - c) de un tipo certificado en su país de fabricación para vuelos con más de 11 asientos; y
 - d) expedidos con su certificado de aeronavegabilidad inicial de Australia después del 1 de enero de 1988;
- a no ser que estén equipados con un sistema CVR aprobado.
- 6.3.1.8 a La legislación de Australia no se refiere a los FDR por tipos. Los parámetros que se requiere actualmente registrar no son tan completos como los indicados en las normas del Anexo.
- 6.3.1.8.5
- 6.3.2 Australia no menciona el tipo. La legislación exige que se conserven los datos correspondientes a las últimas 25 horas de grabación, en lugar de referirse al tiempo de funcionamiento.

* Método recomendado

- 6.3.3.1 La legislación de Australia no se refiere a los FDR por tipo y no requiere la instalación de FDR en
6.3.3.2 aviones de una masa MCTM inferior a 5 700 kg.
6.3.3.3*
- 6.3.4.2* En Australia no se especifican los parámetros que permitirán determinar la actitud de cabeceo, la actitud de balanceo y la potencia de cada motor.
- 6.3.4.3 La legislación de Australia no se refiere al tipo y establece como límite la masa MCTM de 29 000 kg.
6.3.5.2*
- 6.3.6 La legislación de Australia no se refiere a los FDR por tipo. Los parámetros que se requiere registrar actualmente son menos completos que los requeridos en las normas del Anexo.
- 6.3.9.2* En Australia, los aviones con motor de turbina que hayan sido por primera vez certificados después del 1 de julio de 1965 con una masa MCTM superior a 5 700 kg deben contar con un CVR capaz de conservar por lo menos 30 minutos de grabación.
- 6.3.9.3 No hay ningún requisito de que los registradores de la voz en el puesto de pilotaje tengan la capacidad de conservar la información registrada durante las dos últimas horas de su funcionamiento.
- 6.3.11.2 No hay ningún requisito de que los explotadores establezcan un procedimiento al efecto.
- 6.3.12 En Australia no se legislan las verificaciones de continuidad de buen funcionamiento.
- 6.4.2 La legislación de Australia no basa el requisito de estar equipados de conformidad con 6.9 en que tales vuelos se realicen como vuelos controlados.
- 6.11* En Australia el requisito de transportar radar meteorológico se aplica solamente a los aviones con cabina a presión en los que se exija la presencia de dos o más miembros de la tripulación de vuelo y cuando realizan operaciones IFR.
- 6.13 No hay ningún requisito de transportar en un avión un certificado de homologación en cuanto al ruido.
- 6.15.1 Australia exige que estén equipados de GPWS los aviones con motor de turbina de una MCTM superior a 15 000 kg o que transporten 10 o más pasajeros en vuelos de transporte de pasajeros en condiciones IFR.
- 6.15.2* En Australia no se exige que los aviones con motor de émbolo estén equipados de GPWS.
- 6.15.5 En Australia se aplicará este requisito a todos los aviones de motor de turbina de una MCTM superior a 15 000 kg o que transporten 10 o más pasajeros en vuelos de transporte de pasajeros en condiciones IFR a partir del 1 de julio de 2005.
6.15.6
6.15.7*
- 6.16.2* En la legislación de Australia se permite un cinturón de solapa en lugar del harnés de seguridad si fue instalado antes del 6 de marzo de 1980.
- 6.17.1 En la legislación de Australia se permite un solo ELT(S) en caso de que se transporte solamente una
6.17.2 balsa salvavidas y por lo menos dos ELT(S) si se transporta más de una balsa salvavidas.
6.17.3
- 6.18.1 Los aviones comerciales de motor de turbina de Australia que tengan una MCTM de más de 15 000 kg o que tengan una capacidad de más de 30 asientos de pasajeros, tengan instalado equipo TCAS II. Este requisito entró en vigor el 1 de enero de 2000.

* Método recomendado

- 6.18.2 En Australia no se exige tener instalado equipo ACAS en aviones de motor de turbina de una MCTM
6.18.3* de 15 000 kg o menos o que tengan una capacidad de 30 asientos de pasajeros o menos.
- 6.19 Este requisito solamente es aplicable al espacio aéreo de clase C en el que haya cobertura radar.
- 6.20 El requisito de Australia no se basa en la altitud de transición.
- 6.21.1* La mayoría de los aviones de Australia que realizan operaciones internacionales están equipados con
6.21.2* un sistema de aviso temprano de cizalladura del viento.

CAPÍTULO 7

- 7.1.2 No se indica específicamente como obligatorio el requisito de llevar a bordo equipo para frecuencia de
121,5 MHz.
- 7.2.4 En Australia se exige instalar determinado equipo en función de la ruta en la que se realicen operaciones.

CAPÍTULO 8

- En la reglamentación de aviación civil de Australia no se mencionan todos los requisitos que figuran en el Capítulo 8 relativos a responsabilidades de mantenimiento del explotador, manual de control de mantenimiento del explotador, un programa de mantenimiento, registros de mantenimiento, información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad, modificaciones y reparaciones y organismos de mantenimiento reconocidos.
- 8.4.2 En la reglamentación de Australia no se exige conservar los registros después del fin de la vida útil en funcionamiento de la unidad.
- 8.5.1 Se requiere notificar los defectos a la organización de reglamentación de Australia pero no hay ningún requisito legislativo respecto a los que hayan de notificarse a la organización responsable del diseño de tipo.
- 8.5.2 En la actualidad no hay ningún requisito legislativo para la evaluación de la información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad. Sin embargo, en el sistema de mantenimiento debe preverse el de la aeronavegabilidad de la aeronave, incluidos los aspectos de información del fabricante.
- 8.7.5.4 No hay ningún requisito comparable en la reglamentación de Australia para la instrucción en conocimientos y pericia relacionados con la actuación humana.

CAPÍTULO 9

- 9.3.1 Se requiere un programa de instrucción pero se deja a la discreción del explotador y de la oficina que concede la aprobación lo relativo a su contenido. No es obligatoria la instrucción en factores humanos para la tripulación de vuelo.
- 9.4.1 El requisito en el mismo tipo es para un despegue y un aterrizaje en un plazo de 35 días.
- 9.4.2 El requisito en el mismo tipo es para un despegue y un aterrizaje en un plazo de 70 días.

* Método recomendado

CAPÍTULO 10

- 10.2* En la legislación de Australia no se especifica la instrucción o requisitos de experiencia reciente con detalles para el personal encargado del despacho del vuelo.
10.4*

CAPÍTULO 11

- 11.4.2* No hay ningún requisito para asegurar que las anotaciones del libro de a bordo se realicen con cinta o lápiz tinta.

CAPÍTULO 12

- 12.4 No es obligatoria la instrucción de los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros en factores humanos.
12.5 No son obligatorios para la tripulación de cabina de pasajeros el tiempo de vuelo ni los períodos de servicio y de descanso.

CAPÍTULO 13

- 13.1 No hay ningún requisito de que la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo deba ser trabada.
13.5.1* No hay ningún requisito de suministrar medios especializados para atenuación de explosiones que hayan de ser utilizados en el lugar de riesgo mínimo para bombas.
-

CAPÍTULO 1

Definiciones *Manual de procedimientos del organismo de mantenimiento.* Se utiliza la expresión “exposición del organismo de mantenimiento”.

Manual del explotador para controlar el mantenimiento. Se utiliza la expresión “exposición para gestión de mantenimiento”.

CAPÍTULO 6

- 6.3.1.3 En la reglamentación de aviación de Bolivia no se prevé la fecha en la que ha de cesar el uso de registradores de datos de vuelo de banda metálica.
- 6.3.1.5 En la reglamentación de aviación de Bolivia no se prevé una fecha en la que todos los aviones deban estar equipados para utilizar comunicaciones digitales.
- 6.3.1.6* En la reglamentación de aviación de Bolivia se establece que ningún titular de un AOC pueda realizar operaciones con un avión de motor de turbina multimotor autorizado a transportar más de 10 pasajeros a no ser que se haya instalado un sistema aprobado de registro de la voz en el puesto de pilotaje.
- 6.3.1.7* En el reglamento de aviación de Bolivia se estipula que ninguna persona pueda realizar operaciones con un gran avión de transporte aéreo comercial con motor de turbina o certificado para vuelos por encima de una altitud de 25 000 ft a menos que la aeronave esté equipada con uno o más sistemas aprobados de registro de datos de vuelo.
- 6.3.3.1 En la reglamentación de aviación de Bolivia no se tiene en cuenta la masa de la aeronave en la que se requiera transportar registradores de datos de vuelo; en la reglamentación de aviación de Bolivia se aplica como criterio que los aviones estén equipados con registradores de datos de vuelo y certificados para volar por encima de 25 000 ft.
- 6.3.3.2 En la reglamentación de aviación de Bolivia se usa como criterio que los aviones estén equipados con registradores de datos de vuelo y certificados para volar por encima de 25 000 ft.
- 6.3.3.3* No se indican la masa de la aeronave ni la fecha del certificado de aeronavegabilidad.
- 6.3.4.1 No se tienen en cuenta según lo estipulado en 6.3.4 la masa de la aeronave ni la fecha del certificado de aeronavegabilidad.
- 6.3.4.3 No se tienen en cuenta la masa de la aeronave ni la fecha de certificación del prototipo.
- 6.3.5.1 No se tienen en cuenta la masa de la aeronave ni la fecha del certificado.
- 6.3.5.2*
- 6.3.7.1 No se especifican ni la masa de la aeronave ni la fecha del certificado.
- 6.3.7.2*
- 6.3.8.1
- 6.3.8.2*
- 6.3.9.2* En la reglamentación no se especifica la masa de la aeronave ni la fecha ni el tiempo respecto al requisito de conservar la información registrada por lo menos en las dos últimas horas de funcionamiento.
- 6.15.1 No se hace referencia ni a la masa de la aeronave ni al número de pasajeros.
- 6.15.2* No se mencionan ni la masa de la aeronave, ni el número de pasajeros ni los aviones de motor de émbolo.
- 6.15.5 No se hace referencia a la masa de la aeronave, ni al número de pasajeros ni a la fecha.
- 6.15.6

* Método recomendado

6.16.1 No se especifican ni la fecha ni la orientación de los asientos.
6.16.2*

6.17.1 No se especifica la fecha y no se requiere la instalación de dos ELT.
6.17.2

6.17.3 No se especifica la fecha.
6.17.4
6.17.5
6.17.6

6.21.1* No se estipula en la reglamentación de aviación de Bolivia.
6.21.2*

CAPÍTULO 9

9.1.4 No se estipula en la reglamentación de aviación de Bolivia.

CAPÍTULO 3

- 3.1.3 No existe el requisito en la legislación nacional de que el explotador o su representante designado tenga la responsabilidad del control de operaciones.

CAPÍTULO 4

- 4.3.5.4 No existe el requisito en la legislación nacional de que el explotador establezca procedimientos para asegurarse que se inspecciona la aeronave en cuanto a engelamiento antes del despegue ni de incluirlo en el manual de operaciones.
- 4.3.7.1 No existe el requisito en la legislación nacional de que el explotador establezca procedimientos operacionales para reabastecimiento de combustible cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando.

CAPÍTULO 6

- 6.3.12 No existe el requisito en la legislación nacional de que el explotador establezca verificaciones operacionales y evaluaciones de los registros, de los sistemas de registrador de datos de vuelo y de registrador de la voz en el puesto de pilotaje para asegurarse de que continúan estando en servicio.
- 6.15.1 No existe el requisito en la legislación nacional de que todos los aviones con motor de turbina con una masa MCTM superior a 5 700 kg o autorizados para transportar más de nueve pasajeros tengan que estar equipados con GPWS.
- 6.18.2 No existe el requisito en la legislación nacional de que todos los aviones con motor de turbina con una masa MCTM superior a 5 700 kg o autorizados a transportar más de 19 pasajeros hayan de estar equipados con ACAS II a partir del 1 de enero de 2005.
- 6.20 No existe el requisito en la legislación nacional de que el explotador establezca procedimientos para asegurarse de que todos los miembros de la tripulación de vuelo a los que se exija estar en servicio en el puesto de pilotaje deban comunicarse por medio de micrófonos de vástago o de garganta por debajo del nivel/altitud de transición.

APÉNDICE 2

Todavía no están reconocidos oficialmente en la legislación nacional vigente los últimos requisitos sobre el contenido del manual de operaciones que han sido incorporados a la séptima edición (aplicable el 5 de noviembre de 1998).

CAPÍTULO 1

Definiciones *Manual de vuelo.* La CAAC no aprueba los manuales de vuelo para aeronaves particulares.

CAPÍTULO 4

4.2.6.3* No se aplica.

4.2.6.4*

4.2.10.4 No se aplica. En China no se realizan vuelos por encima de 15 000 m.

4.3.7.2 No se aplica.

4.7.1 Los requisitos adicionales para ETOPS se aplican solamente a vuelos regulares.

4.7.4* No se aplica en China.

CAPÍTULO 5

5.1.2 Los aviones monomotores no pueden realizar operaciones de transporte aéreo comercial internacional.

5.2.7 d) No se aplica.

CAPÍTULO 6

6.3.1.3 No se aplica.

6.3.1.4*

6.3.1.5

6.3.1.5.1

6.3.3.3*

6.3.8.2*

6.5.1

6.6

6.12 La disposición no se aplica. En China no se realizan vuelos por encima de 15 000 m.

6.13 El Departamento de aeronavegabilidad de la CAAC no expide certificados de homologación en cuanto al ruido.

6.15.6 No se aplica.

6.17.1

6.17.2

6.17.3

6.18.1

6.18.2

6.18.3*

6.18.4

* Método recomendado

27/9/02

CAPÍTULO 7

7.2.3 No se aplica.

CAPÍTULO 8

8.7.5.4 No hay ningún requisito relativo a factores humanos en la reglamentación de la CAAC.

CAPÍTULO 9

9.1.2 No hay ningún requisito sobre operadores de radio. Los requisitos relativos a pericia y conocimientos en materia de procedimientos de radio han sido elaborados como parte de todas las licencias de piloto.

9.4.1 Se autoriza la obtención en simuladores de vuelo de la experiencia reciente del piloto al mando en los 90 días precedentes.

9.4.4 Se requiere que los pilotos que no sean el piloto al mando verifiquen su competencia cada 12 meses.

CAPÍTULO 11

11.3.1 c) No hay procedimientos para realizar por escalas los programas de mantenimiento.

11.4.2* No se aplica.

11.4.3*

11.5 No hay disposiciones relativas a anotar el equipo de emergencia y de supervivencia transportado a bordo.

CAPÍTULO 13

13.5.2* No se aplica.

APÉNDICE 2

5.25 No se aplica. En China no se realizan vuelos por encima de 15 000 m.

* Método recomendado

27/9/02

CAPÍTULO 9

- 9.4.4 Todos los pilotos al mando y copilotos de vuelos de transporte comercial regulares y no regulares (pilotos de línea aérea o pilotos comerciales con habilitación de tipo) deben seguir de nuevo un curso en tierra e instrucción en vuelo o en simulador dos veces al año a intervalos no inferiores a cinco meses y no superiores a siete meses, con un instructor competente en el equipo y una verificación anual de la competencia con un piloto de verificación de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o un agente de la misma.
-

CAPÍTULO 4

- 4.3.6.2.1 Cuando se requiera un aeródromo de alternativa de destino, se debe de volar bajo las reglas de vuelo por instrumentos:
- combustible al aeropuerto de destino;
 - combustible al aeropuerto de alternativa; y
 - combustible para volar por 45 minutos a velocidad de crucero normal.
- 4.3.6.2.2 Cuando no se requiera un aeródromo de alternativa de destino, se debe de volar bajo las reglas de vuelo visual:
- combustible al aeropuerto de destino;
 - combustible para volar por 30 minutos adicionales después del destino durante el día; y
 - combustible para volar por 45 minutos adicionales después del destino durante la noche.

CAPÍTULO 6

- 6.5.2.1 Los aviones terrestres llevarán para cada persona a bordo un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente.
- El operador no operará un avión terrestre a no ser que éste cuente con chalecos salvavidas equipados con una luz de localización para cada persona a bordo. Los chalecos salvavidas para infantes se podrán sustituir por otros dispositivos de flotación aprobados y equipados con una luz localizadora.
- 6.15.6 Todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 15 000 kg o autorizados a transportar más de 30 pasajeros, estarán equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que tenga una función de alerta anticipada sobre peligros relacionados con el terreno.
- Todos los aviones con motores de turbina, con una masa máxima certificada de despegue, superior a 5 700 kg y todos los aviones turboreactores estarán equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno (con base en el Método recomendado 6.15.7).
- 6.20 Los miembros de la tripulación de vuelo en los puestos de pilotaje se comunicarán mediante micrófonos de vástago o de garganta cuando operen bajo la altitud de transición.
- El operador no operará un avión en el que se requiera una tripulación de vuelo de más de un miembro a no ser que esté equipado con un sistema de intercomunicación que incluya auriculares y micrófonos que no sean de mano.

CAPÍTULO 9

- 9.4.1 El operador no asignará a un piloto para que actúe como piloto al mando a menos que en los 90 días precedentes, dicho piloto haya hecho tres despegues y tres aterrizajes en el mismo tipo de avión.
- El operador garantizará que ningún piloto opere como piloto al mando, a no ser que haya llevado a cabo tres despegues y tres aterrizajes como mínimo, volando en un avión del mismo tipo o en un simulador de vuelo cuya fidelidad de simulación sea la correspondiente a la Categoría D del mismo tipo de aeronave, calificado y aprobado para dicho propósito, en los 90 días anteriores.

CAPÍTULO 1

Definiciones *Operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos. Operación de Categoría II (Cat II).* Se define una operación de Categoría II con un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.

CAPÍTULO 4

- 4.2.3.2 No se ha establecido ningún requisito oficial de competencia.
- 4.2.5 No se ha establecido ningún requisito especial para principios de factores humanos.
- 4.3.6.2.1 Todos los aviones con motores de turbina pueden utilizar combustible en espera por 30 minutos.
- 4.3.6.2.2
- 4.3.7.2 No se ha establecido ningún requisito oficial para comunicaciones en ambos sentidos.
- 4.3.8.2 En vuelos con altitud de presión en la cabina de pasajeros entre 10 000 ft y 15 000 ft, solamente se provee a los pasajeros de una cantidad parcial de oxígeno respirable en depósito.
- 4.4.1.3 Solamente se cumple en parte.
- 4.4.7 No existe ningún requisito oficial establecido para coordinar las instrucciones en vuelo.
- 4.5.1 No se tiene plenamente en cuenta en JAR-OPS 1.085 las responsabilidades del piloto al mando.
- 4.6.1 No se atiende explícitamente en la JAR-OPS 1.201.
- 4.6.2

CAPÍTULO 5

- 5.1.2 Los monomotores turbohélice pueden ser utilizados para operaciones de carga solamente durante la noche o en condiciones IMC.
- 5.3.2 No se atiende explícitamente en la JAR-OPS 1.

CAPÍTULO 6

- 6.1.3 En la JAR-OPS 1.1045 no se requiere explícitamente atender a los principios de factores humanos.
- 6.2.2 c) 1) y 2) No aplicable para transporte de paracaidistas que hayan de lanzarse desde un avión.
- 6.3 La JAR-OPS 1.715/720/725 no está plenamente en consonancia con el texto del Anexo 6.
- 6.3.1 No se aplicará en la fecha estipulada debido a la falta de normas y de una obligación de proporcionar aviso amplio para talleres y explotadores/propietarios.
- 6.3.6
- 6.9 El equipo IFR se exige solamente para vuelos nocturnos VFR.

- 6.9.1 c) En la JAR-OPS 1.652 c) no se requiere llevar un contador de tambor y agujas.
- 6.15.6 La fecha de aplicación de JAA es el 1 de enero de 2005.
- 6.17 Solamente se requiere un ELT. A partir del 1 de enero de 2002, los nuevos aviones tendrán que estar equipados de un ELT automático.
- 6.19 El transpondedor para notificación de altitud de presión solamente se requiere en operaciones VFR si son aplicables a la ruta por la que haya de volarse.
- 6.20 En la JAR-OPS 1.652 s) no existe el requisito oficial de utilizar un micrófono de vástago o de garganta por debajo del nivel/altitud de transición.

CAPÍTULO 9

- 9.4 La experiencia reciente puede también conservarse volando en un simulador de vuelo calificado y aprobado para ese fin del tipo de avión por el que ha de volarse.
- La experiencia reciente puede ampliarse hasta un máximo de 120 días de vuelo de la línea aérea bajo supervisión de un instructor para habilitación de clase/tipo o un examinador para habilitación de clase/tipo. Para períodos superiores a 120 días, el requisito de experiencia reciente se satisface mediante un vuelo de instrucción o el uso de un simulador de vuelo aprobado.
- 9.4.4 La verificación es válida si se expide en un plazo de los últimos tres meses de calendario respecto al período de validez anterior.
-

CAPÍTULO 1

Definiciones *Noche*. Las horas entre la puesta y la salida del sol.

APÉNDICE 1

3. En la reglamentación de Eslovaquia no se exige que los aviones ostenten las luces en el agua.

GENERALIDADES Los Estados Unidos no aceptan que cualesquiera de las disposiciones de los Anexos 2, 6, 10 u 11 o de cualquier otro Anexo con normas o métodos recomendados sea aplicable a las aeronaves de Estado. De conformidad con el Artículo 3 a) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, el Convenio y sus Anexos no son aplicables a aeronaves de Estado. En cuanto cualesquiera de las disposiciones de los Anexos 2, 6, 10 u 11 atienden al funcionamiento o control de aeronaves de Estado, los Estados Unidos consideran que tales disposiciones son de índole de recomendación especial del Consejo, solamente a título de asesoramiento, y que no requieren la presentación de diferencias en virtud del Artículo 38 del Convenio.

CAPÍTULO 1

Definiciones *Nota.*— En los Estados Unidos se expresan las distancias en pies y millas en lugar de metros. Un número importante de explotadores y de aeronaves de América del Norte no están equipados con una presentación en pantalla de unidades métricas.

Mantenimiento. La definición de mantenimiento en la reglamentación de los Estados Unidos no incluye modificación o mantenimiento preventivo e incluye preservación.

Masa máxima. En la reglamentación federal de los Estados Unidos se utiliza el término “peso” y el “peso” se expresa en libras.

Mínimos de utilización de aeródromos. En los Estados Unidos se utiliza la expresión “mínimos de aterrizaje”.

Nivel de crucero. En la fraseología de control de tránsito aéreo de los Estados Unidos se utiliza la expresión “altitud de crucero”.

Operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos:

Operación de Categoría I (CAT I). Para una operación de Categoría I, en los Estados Unidos se requiere una altura de decisión (DH) no inferior a 200 ft y que la visibilidad sea inferior a media milla o que haya un alcance visual en la pista de 2 400 ft (RVR de 1 800 ft con luces de zona de toma de contacto y luces de eje de pista funcionando).

Operación de Categoría II (CAT II). En los Estados Unidos se requiere que en la Categoría II se prevean aproximaciones a mínimos inferiores a una altura de decisión de 200 ft o alcance visual en la pista de 2 400 ft, hasta valores tan bajos como altura de decisión de 100 ft y alcance visual en la pista de 1 200 ft.

Operación de Categoría III B (CAT III B). Los criterios de los Estados Unidos son los mismos que los adoptados en el Anexo 6, Parte I. Sin embargo, el alcance visual en la pista se expresa en pies, menos de 700 ft (200 m) pero no menos de 150 ft (50 m).

CAPÍTULO 3

3.1.5 No se requiere que el piloto al mando disponga a bordo de la información de avión relativa a los servicios de búsqueda y salvamento en la zona por encima de la cual volará la aeronave.

3.2 No se requiere que el explotador establezca y mantenga un programa de prevención de accidentes y seguridad del vuelo, aunque la reglamentación correspondiente a transportistas aéreos y a la certificación de explotador de servicios aéreos comerciales exige que se disponga de un número suficiente de personal para garantizar el nivel más elevado de seguridad en sus operaciones. Esto incluye un puesto de Director de seguridad.

CAPÍTULO 4

- 4.1.3 En los Estados Unidos no hay disposiciones que requieran que los aeródromos estén continuamente disponibles durante sus horas publicadas de funcionamiento.
- 4.2.2 Los elementos que específicamente se requiere que hayan de ser incluidos en el manual de operaciones de un transportista aéreo de los Estados Unidos son de un número inferior a los especificados en el Apéndice 2. En algunas operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud no se exige el manual de operaciones.
- 4.2.3.2 En los Estados Unidos no hay ningún requisito de que las personas que realizan el rodaje de la aeronave en el área de movimiento de un aeródromo estén calificadas para utilizar la radio.
- 4.2.4 Para operaciones de transporte aéreo complementario o a solicitud no hay ningún requisito que prohíba simular emergencias o situaciones anómalas cuando se transportan pasajeros o carga.
- 4.2.9 En las operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud no se requiere que los explotadores mantengan registros de combustible y aceite indicando el cumplimiento con los requisitos de provisión de combustible y de aceite de 4.3.6 del Anexo 6, Parte I.
- 4.2.9.2 En las operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud no hay ningún requisito de que se conserven durante tres meses los registros de combustible y de aceite. Sin embargo, existe el requisito de que los manifiestos de carga en los que se incluyen registros de combustible y de aceite se conserven por 30 días.
- 4.3.3.2 En los Estados Unidos no se requiere que en el manual de operaciones se describa el contenido y utilización de plan de vuelo operacional pero se requiere establecer procedimientos para localización de cada vuelo.
- 4.3.4.1.2 Al determinar la distancia a un aeródromo de alternativa de despegue, en los Estados Unidos no se exige que en las operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud se calculen las configuraciones con motor fuera de funcionamiento pero se requiere que el aeródromo de alternativa esté a menos de una hora de tiempo de vuelo (a la velocidad normal de crucero, con aire en calma) respecto al aeródromo de salida.
- 4.3.4.2 Para operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud, los Estados Unidos no requieren la designación en un plan de vuelo de un aeródromo de alternativa en ruta para operaciones de alcance ampliado de aviones con dos motores de turbina.
- 4.3.6.2.1 En los Estados Unidos se especifican distintos requisitos al determinar los aeródromos de alternativa de destino dependiendo del tipo de operación (p. ej., vuelo de insignia, suplementario o a solicitud). En los criterios de los Estados Unidos para designar un aeródromo de alternativa se incluyen las condiciones meteorológicas así como el tiempo de vuelo desde el aeropuerto de destino.
- 4.3.6.3 En operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud con aviones equipados con motores de turborreacción no se requiere satisfacer las normas que figuran en 4.3.6.3 cuando se requiera un aeródromo de alternativa de destino.
- 4.3.6.3.1 a) y b) Los requisitos de reserva de combustible para operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud se expresan en términos del tiempo de vuelo y no incluyen ningún requisito de altitud específica.

- 4.3.6.3.2 Los requisitos de reserva de combustible para operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud se expresan en términos del tiempo de vuelo y no incluyen ningún requisito de altitud específica.
- 4.3.6.4 d) y e) Al calcular los requisitos de combustible y aceite, en los Estados Unidos no se requiere que para operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud se incluyan en el manual de operaciones los procedimientos requeridos en el caso de pérdida de la presión de cabina y en otras contingencias que puedan retardar el aterrizaje del avión o aumentar el consumo de combustible o de aceite.
- 4.3.7.2 Al realizarse el reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando en un avión, los Estados Unidos no requieren que haya comunicaciones en ambos sentidos entre la tripulación de tierra que supervisa el reabastecimiento y el personal calificado a bordo del avión. Los procedimientos de seguridad para reabastecimiento en los Estados Unidos se incluyen en cada uno de los manuales de operaciones aprobados del explotador.
- 4.3.8 En los Estados Unidos no se requiere que se disponga de oxígeno en todo momento a altitudes de presión en la cabina por encima de 13 000 ft (620 hPa). No se requiere oxígeno para todos los pasajeros hasta una altitud de 15 000 ft.
- 4.3.8.2 En los Estados Unidos se requiere el descenso en un plazo de cuatro minutos hasta 14 000 ft, no 13 000 ft, en caso de pérdida de la presionización. En operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud la altitud de descenso es de 15 000 ft.
- 4.4.4.4 En los Estados Unidos no se requiere que todos los miembros de la tripulación de vuelo que ocupen asientos estén equipados con harneses de seguridad combinados y harnés de hombro que estén abrochados con seguridad durante el despegue y el aterrizaje y que todavía estén en condiciones de desempeñar adecuadamente sus funciones asignadas.
- 4.6.1 No se requiere un despachador de vuelos para operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud.
- 4.7.1 a) y 4.7.3 En los Estados Unidos no se establece reglamentación para operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud especificando un tiempo límite para cumplir con los requisitos ETOPS. Sin embargo, las operaciones de vuelo hasta una distancia de 180 minutos de un aeródromo adecuado de alternativa se realizan mediante una autorización administrativa especial. Las operaciones ETOPS de los transportistas aéreos se realizan mediante especificaciones de operaciones y textos de asesoramiento C2PPOC.

CAPÍTULO 5

- 5.1.2 Se permite que los explotadores de transporte aéreo complementario y a solicitud transporten pasajeros en aeronaves de un solo motor en condiciones IFR a condición de que se satisfagan determinados requisitos en cuanto a equipo. No existe ningún requisito de que los aviones monomotores realicen operaciones en condiciones meteorológicas y de luz y por rutas que permitirían un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad en caso de fallo del motor. En los Estados Unidos se prohíbe que los transportistas aéreos realicen operaciones con aeronaves de un solo motor.
- 5.2.7 d) En los Estados Unidos se emplea un programa de utilización de las pistas para prever zonas sensibles al ruido.
- 5.2.8.1 En los Estados Unidos no hay ninguna disposición que exija que la pérdida, de haberla, de la longitud de la pista debido a una alineación del avión antes del despegue se tenga en cuenta al determinar la longitud de la pista disponible.

- 5.3.1 Los aviones certificados en virtud de la Parte 23 (aviones de categoría de-transporte aéreo complementario) no son certificados en cuanto al tipo para satisfacer los requisitos de performance de 5.3.1.

CAPÍTULO 6

- Generalidades Además de las normas sobre instrumentos y equipo del avión prescritos en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 6, los Estados Unidos exigen que todos los aviones de motor de turborreacción matriculados en los Estados Unidos, siempre que realicen operaciones, estén equipados de un sistema o dispositivo de alerta de altitud. En los Estados Unidos se exige también que todos los aviones de categoría de transporte utilizados en comercio aéreo en los Estados Unidos y que todos los aviones de categoría de transporte matriculados en los Estados Unidos, utilizados en el comercio aéreo fuera de los Estados Unidos, deban utilizar un dispositivo de aviso sonoro de pérdida de velocidad.
- 6.1.3 En los Estados Unidos no se requiere que en el diseño del manual de operaciones de la aeronave se observen los principios relativos a factores humanos. Los requisitos de diseño del manual de operaciones de la aeronave en los Estados Unidos están cubiertos por los textos de política y de orientación.
- 6.3.1.1 La potencia del motor, su configuración y funcionamiento no se registran en los registradores de datos de vuelo instalados en grandes aviones que tengan un certificado original de tipo de los Estados Unidos expedido el 30 de septiembre de 1969 o antes de esa fecha, que hayan sido certificados para operaciones por encima de una altitud de 25 000 ft o tengan motor de turbina. El funcionamiento de los motores no se registra en registradores de datos de vuelo instalados en grandes aviones que posean un certificado de tipo original de los Estados Unidos expedido antes del 30 de septiembre de 1969 que hayan sido certificados para operaciones por encima de una altitud de 25 000 ft o con motor de turbina.
- 6.3.1.2 No se registran la potencia de los motores ni la configuración de los dispositivos de sustentación y resistencia al avance en los registradores de datos de vuelo instalados en grandes aviones que posean un certificado original de tipo de los Estados Unidos expedido el 30 de septiembre de 1969 o antes de esa fecha, que estén certificados para operaciones por encima de una altitud de 25 000 ft o tengan motores de turbina.
- 6.3.5.1 En los Estados Unidos no se requiere que los registradores de datos de vuelo registren parámetros de referencia para todas las aeronaves que satisfagan este criterio de peso. Cuando los aviones multimotores de motor de turbina de explotadores de transporte aéreo complementario y a solicitud que satisfagan este criterio de peso y que estuvieran matriculados en los Estados Unidos hasta el 11 de octubre de 1991 deben estar equipados con un registrador de datos de vuelo que registre la hora, la altitud, la velocidad aerodinámica, la aceleración normal y el rumbo, así como otros parámetros.
- 6.4.1 En los Estados Unidos no se requiere que los aviones en vuelos VFR, cuando realicen operaciones como vuelos controlados, estén equipados de conformidad con los requisitos de aviones que realizan operaciones de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos.
- 6.5.1 b) No se exigen que los hidroplanos lleven equipo para realizar señales sonoras prescritas en el reglamento internacional para la prevención de colisiones en el mar.
- c) No se requiere que los hidroaviones estén equipados con un ancla (ancla flotante).
- 6.5.3.1 En los Estados Unidos se definen los vuelos prolongados sobre el agua para aeronaves que no sean helicópteros como un vuelo sobre el agua a una distancia horizontal de más de 50 millas marinas de la costa más cercana.

- 6.6 Los aviones que realizan operaciones sobre zonas terrestres designadas como zonas en las que serían especialmente difíciles las operaciones de búsqueda y salvamento no se requiere que estén dotados de dispositivos de señales y de equipo salvavidas. En los Estados Unidos no se designan las zonas en las que la búsqueda y salvamento serían especialmente difíciles y, por consiguiente, no se requiere tal equipo adicional.
- 6.15.2* No se requiere transportar un sistema de aviso de proximidad del terreno en aviones de motor de émbolo de una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg o en aquellos autorizados a transportar más de nueve pasajeros.
- 6.15.5 En los Estados Unidos no se requiere que los sistemas de aviso de proximidad de terreno con una función predictiva de aviso de peligros del terreno estén instalados en todos los aviones de motor de turbina de una masa máxima certificada de despegue superior a 15 000 kg o autorizados a transportar más de 30 pasajeros, para los cuales se hubiera expedido por primera vez el certificado individual de aeronavegabilidad el 1 de enero de 2001 o después de esa fecha. Todos los aviones de motor de turbina matriculados en los Estados Unidos que estén configurados con seis o más asientos de pasajeros, fabricados después del 29 de marzo de 2002 deben estar equipados con un sistema de advertencia y alarma de impacto.
- 6.15.6 En los Estados Unidos no se requiere que los sistemas de aviso de proximidad del terreno con una función predictiva de aviso de peligros del terreno estén instalados en todos los aviones de motor de turbina de una masa máxima certificada de despegue superior a 15 000 kg o autorizados a transportar más de 30 pasajeros desde el 1 de enero de 2003. Todos los aviones de motor de turbina matriculados en los Estados Unidos que hayan sido configurados con seis o más asientos de pasajeros fabricados después del 29 de marzo de 2002, deben estar equipados con un sistema de advertencia y alarma de impacto a partir del 29 de marzo de 2005.
- 6.15.7* No se requiere un sistema de aviso de proximidad del terreno con una función predictiva de aviso de peligros del terreno en todos los aviones de motor de turbina de una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg o autorizados a transportar más de nueve pasajeros. Todos los aviones de motor de turbina matriculados en los Estados Unidos con una configuración de seis o más asientos de pasajeros fabricados después del 29 de marzo de 2002 deben estar equipados con un sistema de conciencia y aviso del terreno.
- 6.17.1 a
6.17.7* No se requieren transmisores de localizador de emergencia en aeronaves de motor de turboacción; ni en aeronaves que realicen vuelos regulares de transportistas aéreos regulares; ni en aeronaves que sean utilizadas para mostrar el cumplimiento con la reglamentación o con la instrucción de la tripulación.
- 6.18.1 En los Estados Unidos no se requiere que un avión que realice solamente operaciones de carga esté equipado de un sistema anticolidión de a bordo (ACAS II). Sólo están afectadas por la norma las operaciones de transporte de pasajeros.

Además de las normas prescritas en el Anexo 6, Parte I, 6.18.1 a 6.18.3 para aviones de motor de turbina matriculados en los Estados Unidos y para los explotadores de tales aeronaves en los Estados Unidos, los Estados Unidos requieren que todos los transportistas aéreos extranjeros que realicen operaciones con aviones de motor de turbina que tengan una configuración de más de 10 asientos de pasajeros (excluidos los asientos de los pilotos) estén equipados con un sistema anticolidión de a bordo durante vuelos dentro de los Estados Unidos. En el caso de aviones con 30 o más asientos de pasajeros (excluidos los asientos de los pilotos), se requiere un equipo ACAS II que satisfaga las especificaciones TSO-C119. La norma de la OACI no requiere el cumplimiento hasta enero de 2003 para aviones con 30 o más asientos de pasajeros y hasta enero de 2005 para aviones con 19 o más asientos de pasajeros.

* Método recomendado

- 6.18.2 Además de las normas prescritas en el Anexo 6, Parte I, 6.18.1 a 6.18.3 para aviones de motor de turbina matriculados en los Estados Unidos y para los explotadores de tales aeronaves en los Estados Unidos, los Estados Unidos requieren que todos los transportistas aéreos extranjeros que realicen operaciones con aviones de motor de turbina que tengan una configuración de más de 10 asientos de pasajeros (excluidos los asientos de los pilotos) estén equipados con un sistema anticolidión de a bordo durante vuelos dentro de los Estados Unidos. En el caso de aviones con 30 o más asientos de pasajeros (excluidos los asientos de los pilotos), se requiere un equipo ACAS II que satisfaga las especificaciones TSO-C119. La norma de la OACI no requiere el cumplimiento hasta enero de 2003 para aviones con 30 o más asientos de pasajeros y hasta enero de 2005 para aviones con 19 o más asientos de pasajeros.
- 6.18.3*
- 6.20 En los Estados Unidos no se requiere que los miembros de la tripulación en servicio en el puesto de pilotaje se comuniquen mediante micrófonos de vástago o de garganta por debajo del nivel/altitud de transición.

CAPÍTULO 7

- 7.2.1 En los Estados Unidos no se requiere que un avión esté provisto de equipo de navegación de conformidad con los tipos RNP de navegación dentro de los Estados Unidos. Sin embargo, en los Estados Unidos se proporciona información y especificaciones de operaciones para requisitos de vuelos IFR cuando los explotadores de los Estados Unidos y de aeronaves realicen operaciones en el espacio aéreo europeo designado para navegación de área básica (RNP-5 y 10).
- 7.2.2 a) En los Estados Unidos no se requiere que los aviones que realizan operaciones en espacio aéreo MNPS estén dotados de equipo que proporcione continuamente indicaciones a la tripulación de vuelo de que se mantienen o apartan de una determinada derrota. En los Estados Unidos no se permite que una aeronave civil matriculada en los Estados Unidos realice operaciones en espacio aéreo designado MNPS a no ser que esa aeronave tenga capacidad de performance de navegación aprobada y cumpla con la norma 14 CFR 91 del Apéndice C y esté autorizada por el Administrador de la FAA a realizar tales operaciones.

CAPÍTULO 8

- 8.3 En los Estados Unidos no se requiere que los explotadores de transporte aéreo complementario y a solicitud, tengan un programa de mantenimiento para aviones de nueve o menos asientos.
- 8.3.1 En los Estados Unidos no se requiere que en el programa de mantenimiento del explotador se observen los principios relativos a factores humanos.
- 8.4.2 En los Estados Unidos se requiere que los registros de los trabajos se conserven hasta que éstos se repitan, sean sustituidos por otro trabajo o durante un año después de realizados, pero no se requiere conservar los registros después de que la unidad haya sido permanentemente retirada del servicio.
- 8.7 En los Estados Unidos se permite que los explotadores de transporte aéreo complementario y a solicitud hayan realizado el trabajo de mantenimiento a cargo de un organismo de mantenimiento aprobado o de un mecánico certificado o de personas bajo supervisión de un mecánico certificado.
- 8.7.5.4 En los Estados Unidos no se requiere que el personal de mantenimiento posea conocimientos y pericias relacionados con la actuación humana o que en los programas de instrucción de mantenimiento se incluya la instrucción relativa a actuación humana.
- 8.7.6.2 En los Estados Unidos se requiere que se conserven los registros de los trabajos hasta que éstos se repitan, sean sustituidos por otro trabajo, o durante un año después de realizados.

* Método recomendado

CAPÍTULO 9

- 9.1.2 En los Estados Unidos no se requiere que los miembros de la tripulación de vuelo tengan una licencia independiente para el manejo del equipo de radio.
- 9.4.1 En los Estados Unidos se permite que el piloto al mando obtenga experiencia reciente en un simulador de vuelo.
- 9.4.3.2 No se requiere que los pilotos que realizan operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud demuestren conocimientos adecuados en los campos de la lista que figura en 9.4.3.2.
- a) 4) No se requiere que los pilotos que realizan operaciones de transportistas aéreos demuestren conocimientos adecuados de los procedimientos de búsqueda y salvamento.
- 9.4.3.3 No se requiere que el piloto al mando de operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud tengan que hacer una aproximación real hacia cada uno de los aeródromos de aterrizaje en la ruta, acompañado de un piloto que tenga capacitación para el aeródromo.
- 9.4.3.5 Los explotadores de transporte aéreo complementario y a solicitud no están limitados a emplear como piloto al mando a un piloto en una ruta en la que el piloto no haya hecho, en los 12 meses precedentes, por lo menos un viaje entre los puntos terminales de la ruta como miembro piloto de la tripulación de vuelo, o como piloto inspector o como observador en el puesto de pilotaje.
- 9.4.4 No se requiere que el segundo piloto demuestre dos veces su competencia durante un período de un año ya sea como piloto inspector del explotador o como representante del Estado del explotador. Sin embargo, los pilotos de transportistas aéreos que no sean el piloto al mando han de demostrar su competencia una vez al año. En virtud del programa de calificación avanzada de la FAA (AQP) no se requiere que los pilotos de transportistas aéreos hayan de demostrar su competencia dos veces durante un período de un año, ya sea ante un piloto inspector del explotador o ante un representante del Estado del explotador.
- 9.5 La práctica en los Estados Unidos es exigir un juego de repuesto de las lentes correctivas solamente cuando la agudeza visual deficiente de un miembro de la tripulación de vuelo exija una limitación en el certificado médico del piloto.

CAPÍTULO 10

- 10.1 No se requieren despachadores de vuelo en operaciones de transporte aéreo complementario y a solicitud. Debido a la magnitud y alcance limitado de los explotadores de transporte aéreo complementario y a solicitud, solamente los procedimientos de localización de vuelo se realizan con personas que no posean una licencia.
- 10.2*
- 10.3*
- 10.4*

CAPÍTULO 13

- 13.2 No se requiere transportar a bordo de la aeronave una lista de verificación con los procedimientos que hayan de seguirse en la búsqueda de una bomba sospechosa. En los Estados Unidos se requiere la instrucción de los miembros de la tripulación en relación con explosivos que pudieran estar a bordo de la aeronave pero no necesariamente se incluye la instrucción sobre la forma de búsqueda de un explosivo.

* Método recomendado

APÉNDICE 2

No se requiere que muchas de las áreas del contenido del manual de operaciones descritas en el Anexo 6, Parte I, Apéndice 2, sean incluidas en los manuales de operaciones de los Estados Unidos (es decir, programa de prevención de accidentes y de seguridad del vuelo; búsqueda y salvamento; factores humanos, etc.).

CAPÍTULO 4

4.2.10.4 La legislación no se extiende a los registros de la dosis de radiación cósmica para tripulaciones de vuelo puesto que ninguna aeronave matriculada en Fiji es capaz de realizar operaciones a una altitud de 49 000 ft o por encima.

4.6 No se requieren los encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo como condición en un AOC y a éstos no se les expide ninguna licencia.

CAPÍTULO 10 No se requieren los encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo como condición en un AOC y a éstos no se les expide ninguna licencia.

CAPÍTULO 1

Definiciones *Operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos. Operación de categoría II (Cat II).* Se definen las operaciones de Categoría II en relación con un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.

CAPÍTULO 4

4.2.3.2 En la JAR-OPS 1 no se han establecido requisitos oficiales de competencia de la tripulación de tierra para el rodaje de aeronaves. Los requisitos se presentan en la reglamentación nacional de aviación de Finlandia PEL M1-4 y PEL M2-90.

4.2.5 En las JAR-OPS 1.210 y 1.1040 no se han establecido requisitos explícitos respecto a principios de factores humanos.

4.3.6.2.1 Todos los aviones de motor de turbina, (incluidos turbohélices) pueden tener reserva de combustible por 30 minutos en lugar de 45 minutos.

4.3.6.2.2

4.3.7.2 En la JAR-OPS 1 no se han establecido requisitos oficiales para comunicaciones en ambos sentidos.

4.3.8.2 En vuelos con altitud de presión en la cabina de pasajeros entre 10 000 ft y 15 000 ft, solamente se provee a los pasajeros de una cantidad parcial de oxígeno respirable en depósito.

4.4.1.3 Solamente se cumple en parte.

4.4.7 En la JAR-OPS 1 no se han establecido requisitos oficiales para coordinar con el ATS las instrucciones en vuelo.

4.5.1 En la JAR-OPS 1.085 se atiende plenamente a las responsabilidades del piloto al mando.

4.6.1 En la JAR-OPS 1.205 no se atiende explícitamente a estas normas.

4.6.2

CAPÍTULO 5

5.1.2 Los monomotores turbohélice pueden ser utilizados solamente para operaciones de carga durante la noche o en condiciones IMC.

5.3.2 En la JAR-OPS 1.475 no se atiende explícitamente a estas normas.

CAPÍTULO 6

6.1.3 En la JAR-OPS 1.1040 o en la JAR-OPS 1.1045 no se requiere explícitamente atender en el diseño del manual a los principios de factores humanos.

6.2.2 c) 1) No aplicable para transporte de paracaidistas que hayan de lanzarse desde un avión con un máximo de 10 asientos de pasajeros.

y 2)

6.3.3 a Las JAR-OPS 1.715/1.720/1.725 no están plenamente en consonancia con el texto del Anexo 6.

6.3.3.2

- 6.3.3.3* Las JAR-OPS 1.715/1.720/1.725 no están plenamente en consonancia con el texto del Anexo 6.
- 6.3.4 Las JAR-OPS 1.715/1.720/1.725 no están plenamente en consonancia con el texto del Anexo 6.
- 6.3.4.1
- 6.3.4.2* Las JAR-OPS 1.715/1.720/1.725 no están plenamente en consonancia con el texto del Anexo 6.
- 6.3.4.3 Las JAR-OPS 1.715/1.720/1.725 no están plenamente en consonancia con el texto del Anexo 6.
- 6.3.5
- 6.3.8 Registros de vuelo — funcionamiento: un registrador de la voz en el puesto de pilotaje puede desconectarse durante el tiempo de vuelo después de ocurrido un accidente o incidente si el piloto al mando juzga que los datos registrados que hayan de conservarse para la investigación de accidentes o incidentes pudieran en caso contrario ser borrados automáticamente.
- 6.3.10
- 6.4.2 El equipo IFR se requiere solamente para operaciones nocturnas VFR.
- 6.9.1 c) En la JAR-OPS 1.652 c) no se requiere disponer de un contador de tambor y agujas.
- 6.12 Han de introducirse medios de alternativa para cumplimiento puesto que no se dispone de ningún equipo de medición.
- 6.15.6 La fecha de aplicación de la JAA es el 1 de enero de 2005.
- 6.17 En la JAR-OPS 1.820 solamente se requiere un ELT. A partir del 1 de enero de 2002, los nuevos aviones tendrán que estar equipados de un ELT automático.
- 6.19 En la JAR-OPS 1.865 solamente se requiere el transpondedor para notificación de altitud de presión en operaciones VFR, si son aplicables a la ruta por la que haya de volarse.
- 6.20 En la JAR-OPS 1.650/652 no existe el requisito oficial de utilizar un micrófono de vástago o de garganta por debajo del nivel/altitud de transición.

CAPÍTULO 9

- 9.4.1 Puede también mantenerse la experiencia reciente volando en un simulador de vuelo calificado y aprobado para ese fin del tipo de avión en el que ha de volarse.
- La experiencia reciente puede ampliarse hasta un máximo de 120 días de vuelo de la línea aérea bajo supervisión de un instructor para habilitación de clase/tipo o un examinador para habilitación de clase/tipo. Para períodos superiores a 120 días, el requisito de experiencia reciente se satisface mediante un vuelo de instrucción o el uso de un simulador de vuelo aprobado.
- 9.4.2 La experiencia reciente puede ampliarse hasta un máximo de 120 días de vuelo de la línea aérea bajo supervisión de un instructor para habilitación de clase/tipo o un examinador para habilitación de clase/tipo. Para períodos superiores a 120 días, el requisito de experiencia reciente se satisface mediante un vuelo de instrucción o el uso de un simulador de vuelo aprobado.
- 9.4.4 El período de validez de una verificación de la competencia del explotador es de seis meses

* Método recomendado

9.4.4

El período de validez de una verificación de la competencia del explotador es de seis meses calendario que se suman a lo que queda del mes de expedición. Si se expide en un plazo de los tres últimos meses de calendario respecto a la validez de la anterior verificación de competencia, el período de validez se prorrogará desde la fecha de expedición hasta seis meses calendario a partir de la fecha de expiración de la verificación anterior de competencia del explotador.

CAPÍTULO 3

- 3.2.2* Se requiere establecer un programa de análisis de datos de vuelo para aviones de motor de turbina de una masa máxima certificada de despegue de 10 000 kg o más o para una configuración de 20 o más asientos de pasajeros.
- 3.2.3

CAPÍTULO 4

- 4.3.3.1 En la reglamentación de Francia no se incluye un requisito detallado acerca de la firma del plan de vuelo operacional.
- 4.3.6.2 Las reglas para el transporte de combustible de aviones equipados con motor de turbohélice son las mismas que las de los aviones equipados con motores de turborreacción, que se definen en el párrafo 4.3.6.3.
- 4.3.8.2 En la reglamentación de Francia solamente se requiere un suministro de oxígeno para algunos de los pasajeros durante la totalidad del vuelo por debajo de 15 000 ft.

CAPÍTULO 5

- 5.3.2 En Francia no hay ningún requisito reglamentario de tener en cuenta la exactitud de las cartas.

CAPÍTULO 6

- 6.1.2 En Francia no existe ningún requisito específico de que el explotador se asegure de que la lista MEL no afecta el cumplimiento del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables al Estado de matrícula.
- 6.3.1.5 En la reglamentación de Francia no se han incorporado todavía los requisitos para el registro de comunicaciones por enlace de datos.
- 6.3.1.5.1
- 6.3.1.5.2
- 6.3.1.8 La lista de parámetros que se requieren según la reglamentación de Francia no coincide totalmente con el cumplimiento de los requisitos del Anexo 6.
- 6.3.4.2* No están sometidos a este requisito los aviones con una masa comprendida entre 5 700 kg y 27 000 kg.
- 6.3.6 Puesto que todavía no se ha incorporado a la reglamentación de Francia la lista de parámetros del FDR de Tipo IA, no se ha determinado consiguientemente el alcance para estos registradores.
- 6.3.7.2* En Francia solamente se aplica esta recomendación a los aviones para más de nueve pasajeros.
- 6.3.9.2* En Francia solamente se aplica la recomendación a los aviones respecto a los cuales se expidió el certificado individual de aeronavegabilidad el 1 de abril de 1998 o después de esa fecha.
- 6.4.2 En Francia no hay ningún requisito particular respecto a vuelos VFR controlados que no sea el cumplimiento de los requisitos de los servicios de tránsito aéreo.
- 6.9.1 c) En la reglamentación de Francia no se especifica el modo de presentación del altímetro.

* Método recomendado

- 6.15.6 Todavía no se han incorporado a la reglamentación de Francia las disposiciones relativas al equipo de aviones en servicio con un sistema de aviso de proximidad del terreno que cuente con una función de predicción de peligros del terreno.
- 6.15.7* La reglamentación de Francia solamente atiende a aviones de más de 15 toneladas con 30 o más pasajeros.
- 6.18.3* En Francia no existen requisitos particulares respecto a sistemas anticolidión de a bordo que no sean el cumplimiento de los requisitos de los servicios de tránsito aéreo.
- 6.20 En Francia no existe ningún requisito particular sobre el uso de micrófonos de vástago o de garganta por debajo del nivel/altitud de transición.
- 6.21.1* En Francia no existe ningún requisito respecto a sistemas de aviso de cizalladura del viento orientado hacia adelante.
- 6.21.2*

CAPÍTULO 8

- 8.7.5.4 En Francia no existe ningún requisito particular para la instrucción teórica y práctica del personal de mantenimiento en relación con la actuación humana.

CAPÍTULO 9

- 9.4.1 En Francia se autoriza la experiencia reciente en simulador.

CAPÍTULO 10

- 10.4* En Francia no hay ningún requisito particular para experiencia reciente de encargados de operaciones de vuelo y despachadores de vuelo.

CAPÍTULO 12

- 12.4 f) En Francia no existe ningún requisito particular para la instrucción del personal de la tripulación de la cabina de pasajeros en relación con la actuación humana.

CAPÍTULO 13

- 13.5.1* En Francia no existe ningún requisito respecto al transporte de medios especializados para atenuar y dirigir una explosión.

* Método recomendado

CAPÍTULO 4

- 4.3.7 No se aplica.
4.3.8
- 4.6.1 No se aplica. En el sistema actualmente en uso no se emplean los servicios de despachadores de vuelo.
4.6.2

CAPÍTULO 6

- 6.1.2 No se aplica.
6.3.6
6.3.7.1
6.3.7.2*
- 6.6 El Estado no ha designado ninguna zona terrestre en la que la búsqueda y salvamento sea especialmente difícil.
- 6.7.1 No se aplica.
6.7.2
6.15.3
6.17.1
6.17.2
6.17.3
6.17.4
6.21.1*
6.21.2*

CAPÍTULO 8

- 8.1.4 Aunque el explotador es responsable de asegurar que la aeronave mantiene sus condiciones de aeronavegabilidad, no hay ningún requisito de que el explotador establezca un manual de control de mantenimiento.
- 8.2 Aunque el explotador es responsable de asegurar que la aeronave mantiene sus condiciones de aeronavegabilidad, no hay ningún requisito de que el explotador establezca un manual de control de mantenimiento.
- 8.3.1 El Estado de Georgia aplica la expresión especificación de mantenimiento en lugar de programa de mantenimiento. No se requiere señalar en la especificación de mantenimiento toda la información mencionada en 11.3.
- 8.4.2 Se requiere conservar los registros indicados en 8.4.1 a) a e) hasta que la unidad a la que se refieren se haya retirado por completo del servicio. Se requiere conservar los registros indicados en 8.4.1 f) por un mínimo de cinco años.
- 8.7.2.1 Aunque se requiere un manual de procedimientos de mantenimiento, no es necesario señalar todos los requisitos especificados en 8.7.2.1.
- 8.7.5.1 No se aplica.

* Método recomendado

8.7.6.2 Todos los registros se guardan por cinco años o hasta la fecha en que la aeronave o la unidad haya sido retirada del servicio.

CAPÍTULO 9

9.5 No se aplica.

CAPÍTULO 10

10.1 No se aplica. El sistema actualmente en funcionamiento no utiliza los servicios de despachadores de
10.2* vuelo.

CAPÍTULO 11

11.2 No se aplica.
11.3.1 d)

CAPÍTULO 13

13.1 No se aplica.
13.3.1
13.5.1*

APÉNDICE 2

5.25 No se aplica. En la actualidad Georgia no tiene ninguna aeronave que realice vuelos por encima de 15 000 m.

* Método recomendado

27/9/02

CAPÍTULO 4

- 4.1.3 No se aplica. Ninguna referencia.
- 4.2.3.2 No se aplica. En la JAR-OPS no se tiene en cuenta para el rodaje de aeronaves el proceso de calificación de la tripulación de tierra.
- 4.2.5 No se aplica. Listas de verificación: no se mencionan explícitamente en la JAR-OPS 1 los principios relativos a factores humanos.
- 4.3.6.2.1 En la JAR-OPS el motivo para reservas de combustible en los motores turbohélice es distinto.
- 4.3.7.2 No se aplica. En la JAR-OPS no se tienen en cuenta las comunicaciones en ambos sentidos ni por otros medios convenientes para el puesto de pilotaje o en tierra durante el reabastecimiento de combustibles con pasajeros a bordo.
- 4.3.8.2 Se aplica en parte. Requisitos de oxígeno, por debajo de 15 000 ft se tiene suministro de oxígeno solamente para parte de los pasajeros.
- 4.4.1.3 Se aplica en parte. En la JAR-OPS no se atiende a la primera parte de la norma.
- 4.4.7 No se aplica. En la JAR-OPS no se atiende en la instrucción operacional en vuelo a la coordinación con el ATS antes de la transmisión.
- 4.4.8.1 No se aplica. Se refiere a aeródromos de Estado.
- 4.5.1 En la JAR-OPS no se consideran las obligaciones del piloto al mando.
- 4.5.3 Se notifica en caso de accidentes. La JAR-OPS es más precisa.
- 4.6.1 No se aplica. En la JAR-OPS no se atiende explícitamente a las obligaciones del encargado de operaciones de vuelo o del despachador de los vuelos.
- 4.6.2
- 4.7.4* Derechos de progenitor. No se atiende al umbral ETOPS en la hoja suelta 20. La JAR-OPS es más estricta.

CAPÍTULO 5

- 5.1.3* No se aplica. El párrafo de performance 5.2 del Anexo 6 que es aplicable cuando se renuncia al cumplimiento del Anexo 8, Parte III, mediante el uso del Artículo 41 del Convenio.
- 5.2.7 d) La masa de despegue y la masa de aterrizaje del Anexo 16 están limitadas en todos los casos por razón de los requisitos en cuanto al ruido.
- 5.3.1 No se aplica. Los datos de obstáculos que han de proporcionarse para que el explotador pueda tener en cuenta de forma adecuada el franqueamiento de obstáculos en los procedimientos, teniéndose también en cuenta la exactitud de las cartas.
- 5.3.2

* Método recomendado

CAPÍTULO 6

- 6.1.3 No se aplica. Se tienen en cuenta los factores humanos al prepararse el AOM.
- 6.4.2 Equipo para vuelos controlados VFR. Solamente se exige IFR en vuelos nocturnos.
- 6.9.1 c) Se aplica en parte.
- 6.15.2* No se aplica.
- 6.17.3
- 6.17.7*
- 6.18.3*
- 6.21.1*
- 6.21.2*

CAPÍTULO 9

- 9.4.1 En la JAR-OPS la experiencia reciente puede lograrse con simulador. Otros medios de cumplimiento respecto al período de tiempo.

CAPÍTULO 10

- 10.2* No se aplica. No se atiende a la experiencia reciente del encargado de operaciones de vuelo ni del despachador de los vuelos.
- 10.4*

CAPÍTULO 13

- 13.5.1* No se aplica. No se atiende a la atenuación de la explosión de bombas.

APÉNDICE 2

- 5.12 No se aplica.
- 5.14
- 5.19
- 5.23

* Método recomendado

CAPÍTULO 6

6.18.3*

En la reglamentación de la India se exige que todos los aviones con una masa de despegue inferior a 5 700 kg y autorizados a transportar de 10 a 19 pasajeros estén equipados con ACAS I a partir del 1 de enero de 2005. No se considera viable exigir que todos los aviones estén equipados con ACAS II.

* Método recomendado

CAPÍTULO 4

4.2.7 Los requisitos se conforman a la JAR-OPS 1, Subparte E.

CAPÍTULO 6

6.2.2* No se aplica.

6.4 Los requisitos se conforman a la JAR-OPS 1, 1.650.

6.9 Los requisitos se conforman a la JAR-OPS 1, 1.652.

6.10

6.11* Los requisitos se conforman a la JAR-OPS 1, 1.670. Se aplica a partir del 1 de abril de 1999.

6.15.2* No se aplica.

6.15.6 Los requisitos se conforman a la JAR-OPS 1, 1.665.

6.15.7* Los requisitos se conforman a la JAR-OPS 1, 1.665.

6.18.3* No se aplica.

CAPÍTULO 4

- 4.2.1.6 No se aplican los requisitos de supervisión y vigilancia continuas de los explotadores de servicios aéreos.

CAPÍTULO 8

- 8.2.1 No se aplica lo relativo al contenido del manual de control de mantenimiento y a sus revisiones.
- 8.7.3.2 No se aplica el requisito de que la autoridad inspeccione al organismo de mantenimiento aprobado.

CAPÍTULO 11

- 11.2 No se aplica lo relativo al contenido del manual de control de mantenimiento y a sus revisiones.
- 11.3 No se aplican los programas de fiabilidad de mantenimiento ni sus requisitos.
-

CAPÍTULO 1

Definiciones *Operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos. Operación de Categoría II (Cat II).* Se define la operación de Categoría II en relación con un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.

CAPÍTULO 3

3.2.4 La actual legislación de Noruega no se conforma a la disposición de que “el programa de análisis de datos de vuelo será no punitivo”.

CAPÍTULO 4

4.2.3.2 a) Instrucciones generales de operaciones. En la reglamentación de Noruega o en la JAR-OPS 1 no se
y d) incluyen requisitos oficiales.

CAPÍTULO 5

5.1.2 Pueden utilizarse aviones monomotores para operaciones de carga en condiciones IMC o de noche.

CAPÍTULO 6

6.4.2 Equipo para vuelos VFR controlados. Solamente se requiere un baroaltímetro para VFR diurno.

6.15.5 a GPWS. No se requiere todavía la instalación de la función predictiva.
6.15.7*

6.20 Micrófonos. Solamente se requieren micrófonos de vástago para operaciones IFR.

CAPÍTULO 1

Definiciones

Miembro de la tripulación. Persona transportada en una aeronave que sea:

- a) empleada, ocupada o contratada por el explotador de la aeronave; o
- b) transportada por el solo objetivo de recibir o impartir instrucción en el mando y navegación de la aeronave; o
- c) una persona que ejerza una función según la cual esa persona esté debidamente autorizada por escrito a ejercer esas funciones por el director, en virtud de la ley o de la reglamentación establecida en el marco de la ley; o
- d) un examinador de vuelo.

Miembro de la tripulación de vuelo. Miembro de la tripulación al que el explotador asigna funciones en una aeronave durante el tiempo de vuelo como piloto o como mecánico de vuelo.

Piloto al mando. En relación con cualquier aeronave significa el piloto que tiene la responsabilidad de las operaciones y de la seguridad de la aeronave.

Tiempo de vuelo. El tiempo total desde el momento en que en la aeronave se pone por primera vez en movimiento por su propia potencia hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

CAPÍTULO 4

4.2.2.2

En el requisito relativo al contenido del manual de operaciones no se incluyen todos los elementos indicados en el Apéndice 2.

Observación: La AAC impone la obligación relativa a altitudes mínimas de vuelo. No hay ningún requisito de que el explotador indique estos valores mínimos en el manual de operaciones.

4.2.4

Aplicable solamente a las operaciones de la Parte 121.

4.2.6

El Estado establece las altitudes mínimas de vuelo.

Observación: No hay ningún requisito de que el explotador indique estos valores mínimos en el manual de operaciones.

4.2.7

El Estado prescribe las mínimas de utilización de aeródromo.

4.2.7.3

CAR 91.415 d). A no ser que lo autorice de otro modo el director, un piloto que realice procedimientos de aproximación de precisión de Categoría II o III en los que se prevea y se requiera la utilización de una altura de decisión no continuará la aproximación por debajo de la altura de decisión autorizada a no ser que se satisfagan las siguientes condiciones:

- 2) Por lo menos es distintivamente visible e identificable una de las siguientes referencias visuales de la pista prevista:
 - i) el umbral de la pista; o
 - ii) las señales de umbral de pista; o

- iii) las luces de umbral de pista; o
- iv) la zona de toma de contacto de la pista o las señales de zona de toma de contacto; o
- v) las luces de zona de toma de contacto con la pista.

CAR 91.417 a). Ninguna persona realizará un procedimiento de aproximación de precisión de Categoría II o III en una aeronave matriculada en Nueva Zelanda a no ser que:

- 1) se disponga en la aeronave:
 - i) para procedimientos de aproximación de precisión de Categoría II un manual vigente de procedimientos de aproximación de precisión de Categoría II aprobado de conformidad con 91.419 para esa aeronave; o
 - ii) para procedimientos de aproximación de precisión de Categoría III, un manual vigente de procedimientos de aproximación de precisión de Categoría III aprobado de conformidad con 91.419 para esa aeronave; y
- 2) el procedimiento de aproximación de precisión de Categoría II o III se ejecuta de conformidad con los procedimientos, instrucciones y limitaciones indicados en el manual aprobado; y
- 3) se han inspeccionado y se mantienen de conformidad con el programa de mantenimiento de ese manual los instrumentos y equipo enumerados en el manual aprobado que se requieran para un procedimiento particular de aproximación de precisión de Categoría II o III.

CAR 91.419 c). En cada manual de procedimientos de aproximación de precisión de Categoría II o III se incluirán los procedimientos e instrucciones relativos a:

- i) el reconocimiento de la altura de decisión; y
- ii) el uso de la información sobre alcance visual en la pista.

4.2.8 La altura de cruce por encima del umbral es de 50 ft.

4.3.1 Se satisfacen las normas aunque no es un requisito para la certificación.

4.3.4.2 No se aplica.

4.3.6.4 c)

4.3.7.2 Según la Reglamentación de aviación civil no existe el requisito de tener medios de intercomunicación activos tierra/aeronave.

4.4.1.2 CAR 91.413 c). *Operaciones por debajo de la DA, DH o MDA.* Cuando tenga aplicación una DA, DH

4.4.1.3 o MDA ningún piloto al mando realizará operaciones con una aeronave en cualquier aeródromo por debajo de la MDA o continuará un procedimiento de aproximación por instrumentos por debajo de la DA o DH prescrita en el inciso b) a no ser que:

- 1) la aeronave esté continuamente en una posición desde la cual pueda realizarse un descenso para el aterrizaje en la pista prevista a una velocidad vertical de descenso normal utilizando maniobras normales que permitan la toma de contacto, dentro de la zona de toma de contacto de la pista de aterrizaje prevista;

- 2) la visibilidad en vuelo no sea inferior a la visibilidad prescrita en virtud de la Parte 97 del procedimiento de aproximación por instrumentos que se esté utilizando; y
- 3) excepto para procedimientos de aproximación de precisión de Categoría II o III, prescritos en virtud de la Parte 97 para ese aeródromo, que incluyan cualesquiera requisitos de referencia visual necesaria, por lo menos una de las siguientes referencias visuales hacia la pista prevista es claramente visible e identificable por el piloto:
 - i) el sistema de luces de aproximación; o
 - ii) las señales de umbral; o
 - iii) las luces de umbral; o
 - iv) las luces de identificación de extremo de pista; o
 - v) el indicador visual de pendiente de aproximación; o
 - vi) la zona de toma de contacto o las señales de toma de contacto; o
 - vii) las luces de zona de toma de contacto; o
 - viii) la pista o las señales de pista; o
 - ix) las luces de pista.
- d) *Aterrizaje*. Ningún piloto al mando realizará el aterrizaje de una aeronave cuando la visibilidad en vuelo sea inferior a la visibilidad prescrita en virtud de la Parte 97 para el procedimiento de aproximación por instrumentos que se esté utilizando.
- e) *Procedimientos de aproximación frustrada*. Todo piloto al mando ejecutará inmediatamente el procedimiento de aproximación frustrada prescrito en virtud de la Parte 97 si:
 - 1) no se satisfacen los requisitos del inciso c) en cualesquiera de las siguientes ocasiones:
 - i) cuando la aeronave esté realizando operaciones por debajo de la MDA; o
 - ii) al llegar al punto de aproximación frustrada, incluidas la DA o DH, cuando se especifique una DA o DH y se requiera su utilización y en cualquier momento después hasta la toma de contacto; o
 - 2) una parte identificable del aeródromo no es claramente visible para el piloto durante una maniobra en circuito a la MDA, o por encima, a no ser que la incapacidad de ver una parte identificable del aeródromo sea solamente consecuencia de una maniobra normal de la aeronave durante la aproximación.

4.4.3 No se aplica.

4.4.4.2 No es un requisito en virtud de la reglamentación de aviación civil.

4.4.9.2* Se aplican procedimientos de atenuación del ruido independientemente del tipo de aeronave.

* Método recomendado

27/9/02

- 4.5.1 El piloto al mando de una aeronave:
- a) será responsable de las operaciones seguras de la aeronave en vuelo, de la seguridad y el bienestar de todos los pasajeros y la tripulación y de la seguridad de la carga transportada;
 - b) tendrá la autoridad última para controlar la aeronave cuando esté en el puesto de mando y para el mantenimiento de la disciplina de todas las personas a bordo; y
 - c) a reserva de la Sección 13A de la Ley de aviación civil (Obligaciones del piloto al mando y del explotador en casos de emergencia), será responsable del cumplimiento de todos los requisitos pertinentes de esta ley y de la reglamentación y reglas establecidas en virtud de ella.
- 4.6 No existen disposiciones que atiendan o requieran los encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo.
- 4.7.1 El tiempo límite para operaciones de la Parte 121 es de 60 minutos, mientras que se establece un tiempo de 90 minutos para las operaciones correspondientes a la Parte 125 y a la Parte 135.
- 4.7.4* No se aplica. Ningún umbral ETOPS antes del comienzo de la reglamentación de aviación civil.

CAPÍTULO 5

- 5.1.2 No se prohíben operaciones de aviones monomotores, sin embargo, en la reglamentación de aviación civil se prevén normas para mitigar el riesgo asociado a ese tipo de operaciones.

CAPÍTULO 6

- 6.1.3 No hay ningún requisito de que el explotador proporcione un manual de operación de la aeronave como tal.
- Observación:* en la reglamentación de aviación civil se utiliza la expresión “manual de vuelo de la aeronave”, cuyo transporte a bordo es obligatorio.
- 6.2.3 Aplicada en parte por cuanto el requisito relativo al manual de operaciones es incompleto.
- 6.2.4 La señalización de las zonas de penetración del fuselaje no se prescribe en la reglamentación de aviación civil.
- 6.3 *Registradores de datos de vuelo.* Todo titular del certificado de explotador de servicios aéreos de una línea aérea, (operaciones de transporte aéreo u operaciones de transporte comercial) se asegurará de que cada uno de sus:
- a) aviones con una configuración de asientos para más de 30 pasajeros o una capacidad de carga de pago de más de 3 410 kg; o
 - b) aviones multimotores de turbina con una configuración de 10 a 30 asientos de pasajeros o una capacidad de carga de pago de 3 410 kg o menos y una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg, excepto aviones Havilland DHC 6 y aviones matriculados el 31 de marzo de 1997 o antes de esa fecha, con una masa máxima certificada de despegue de menos 5 700 kg,

* Método recomendado

estén equipados con un registrador de datos de vuelo.

Cada miembro de la tripulación de vuelo se asegurará de que funciona continuamente el registrador de datos de vuelo desde el instante en que la aeronave empieza el despegue hasta que haya completado el aterrizaje y que se guardan todos los datos registrados hasta que la aeronave haya estado en operaciones por lo menos 25 horas, o 10 horas respecto a helicópteros, después de cada ciclo de funcionamiento y que no se borra más de una hora de datos registrados para fines de prueba del registrador de vuelo o del sistema del registrador de vuelo, y que cualquiera de tales borraduras es de los datos más antiguos registrados que se hayan acumulado en la fecha de la prueba y registrado en la documentación de mantenimiento.

Registradores de la voz en el puesto de pilotaje. Todo titular de un certificado de explotador de servicios aéreos de línea aérea (operación de transporte aéreo u operación de transporte aéreo comercial) se asegurará de que cada uno de sus aviones:

- a) con una configuración de más de 30 asientos de pasajeros o una capacidad de carga de pago de más de 3 410 kg; o
- b) con una configuración de 10 a 30 asientos de pasajeros o una capacidad de carga de pago de 3 410 kg o menos y una masa máxima certificada de despegue de más de 5 700 kg para el cual se requiera en el manual de vuelo del avión una tripulación de vuelo de dos o más personas,

esté equipado con un registrador de la voz en el puesto de pilotaje.

Cada miembro de la tripulación de vuelo se asegurará de que el registrador de la voz en el puesto de pilotaje está continuamente en funcionamiento desde el inicio de la lista de verificación que empezó antes de poner en marcha los motores hasta que se complete la lista final de verificación al terminar el vuelo y si la aeronave está equipada para registrar las señales audio ininterrumpidas que se reciban de un micrófono de vástago o de máscara, se utilizan micrófonos de vástago por debajo de una altitud de 10 000 ft y si se utiliza una característica de borrar en el registrador de la voz en el puesto de pilotaje solamente se borra, o se elimina de cualquier otro modo, la información registrada antes de 30 minutos del último registro.

- 6.4.2 En Nueva Zelandia no se distingue entre vuelos VFR controlados o no controlados. Se requiere equipo adicional para vuelos nocturnos.
- 6.5.1 b) No se prescribe un requisito de señal audible.
- 6.6 No se requieren medios de mantenimiento de la vida.
- 6.7.5 Aplicable solamente a vuelos por encima de 30 000 ft.
- 6.7.6*
- 6.11* No existe requisito de que el equipo esté en funcionamiento. El radar meteorológico satisfará los requisitos de la serie TSO-C63.

Observación:

CAR 121.377: Todo titular de un certificado de explotador de servicios aéreos se asegurará de que cada uno de sus aviones con motor de turbina que realice operaciones en condiciones IFR esté equipado con un radar meteorológico.

* Método recomendado

CAR 125.373: Todo titular de un certificado de explotador de servicios aéreos se asegurará de que cada uno de los aviones con motor de turbina de una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg que realice operaciones IFR esté equipado con un radar meteorológico.

6.12 No se aplica.

6.13 *Observación:* Se ha expedido un aviso de Preparación de reglamento propuesto, incorporando por referencia las disposiciones del Anexo 16.

6.15 Todo titular de un certificado de explotador de servicios aéreos de línea aérea (operación de transporte aéreo u operación de transporte comercial) se asegurará de que cada uno de sus aviones con motor de turbina con una capacidad certificada de más de 30 asientos de pasajeros o de una masa máxima certificada de despegue de más de 15 000 kg está equipado con un sistema global de aviso de proximidad del terreno que satisfaga los requisitos de la serie TSO-C92.

Todo titular de un certificado de explotador de servicios aéreos de línea aérea (operación de transporte aéreo u operación de transporte comercial) se asegurará de que cada uno de sus aviones de motor de turbina con una capacidad certificada de más de 30 asientos de pasajeros o una capacidad de carga de pago superior a 3 410 kg o una masa máxima certificada de despegue de más de 5 700 kg, que realice operaciones en condiciones IFR esté equipado con un sistema global de aviso de proximidad del terreno que satisfaga los requisitos de la serie TSO-C92.

6.15.2* Los requisitos de GPWS no se aplican a los aviones que no sean de motor de turbina.

6.16.3 Aplicable solamente a operaciones de la Parte 121 y no se especifica la ubicación.

6.18 En el momento actual la reglamentación de aviación civil no exige llevar a bordo ni que esté en funcionamiento el ACAS II.

6.19 A no ser que esté autorizado por el ATC o que reciba instrucciones del mismo la aeronave que realice operaciones en espacio aéreo en el que sea obligatorio el transpondedor estará equipada con un transpondedor SSR.

6.20 No es obligatorio el uso por debajo del nivel de transición. Efectivamente aplicable solamente a aeronaves que tengan una capacidad certificada de 10 asientos o más, excluidos los asientos de pilotos.

6.21.1* Sistema de aviso de cizalladura del viento dirigido hacia adelante — aviones de turbo reacción — no

6.21.2* se requiere en virtud de la reglamentación de aviación civil.

CAPÍTULO 8

8.7.2 Se aplica en parte. No se mencionan en la reglamentación de aviación civil todos los requisitos que figuran en el Capítulo 8 relativos al manual de procedimientos del organismo de mantenimiento del explotador, del manual de control de mantenimiento del explotador, del programa del explotador, de registros de mantenimiento y de información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad.

CAPÍTULO 9

9.1.4 En Nueva Zelanda no se expiden licencias de navegante, ni se exige que haya un navegante como miembro de la tripulación de vuelo.

* Método recomendado

- 9.3 En el requisito no se incluyen todos los elementos mencionados en el Anexo 6, Parte I.
- 9.4.1 Aplicado en parte en cuanto la experiencia reciente puede renovarse en un simulador con tiempo de vuelo cero.
- 9.4.2 La experiencia de vuelo reciente de CAR 61.37 solamente es aplicable al piloto al mando.
- 9.4.3.2 Se aplica en parte por cuanto se exige que las tripulaciones de vuelo satisfagan requisitos de competencia para aeródromo y ruta que no se especifican.
- 9.4.3.3 Se aplica en parte por cuanto se juzga que la verificación anual de ruta satisface el requisito.
- 9.4.3.5 Se aplica en parte por cuanto se juzga que la verificación anual de ruta satisface el requisito.
- CAPÍTULO 10** En Nueva Zelandia no se expiden licencias para encargados de operaciones de vuelo ni para despachadores de vuelo.
- CAPÍTULO 12**
- 12.5 Por acuerdo industrial se limitan y determinan el tiempo de vuelo, los períodos de servicio en vuelo y los períodos de descanso de la tripulación de cabina de pasajeros.
- CAPÍTULO 13**
- 13.5.1* No se aplica.
- 13.5.2* Se aplica en parte, el requisito es aplicable solamente a operaciones de la Parte 121.
- APÉNDICE 2** En los requisitos detallados no se incluyen todos los elementos enumerados en el apéndice.
-

CAPÍTULO 6

- 6.3.7.1 La fecha de cumplimiento se aplazó hasta el 1 de enero de 2005 debido a limitaciones por parte de los
6.3.8.1 explotadores.
- 6.15.1 No se cumple.
6.15.2*
6.15.7*
- 6.18.1 La fecha de cumplimiento se prorrogó hasta el 1 de enero de 2005 debido a limitaciones por parte de los
explotadores.
- 6.18.2 No se cumple.
-

CAPÍTULO 3

- 3.1.3 La CAR 93 relega esta responsabilidad al ATC en lugar del explotador.
- 3.2 La legislación de Papua Nueva Guinea no exige tal requisito.

CAPÍTULO 4

- 4.1.3 La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito.
- 4.2.7.1 La legislación de Papua Nueva Guinea no permite que un explotador establezca mínimos de utilización de aeródromo que puedan ser distintos a los establecidos por la AAC en virtud de la CAR 260.
- 4.2.7.4* La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito.
- 4.2.9.2 No se especifica ningún período de conservación.
- 4.2.10.4 Aunque la CAO 20.18 exige que las aeronaves tengan equipo para medir la radiación cósmica, no se exige que los explotadores conserven los registros.
- 4.3.5.4 La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito (puede ser pertinente para algunos vuelos internacionales).
- 4.3.7.2 No se insta a tal requisito en la CAO 20.9.
- 4.4.3 La legislación de Papua Nueva Guinea no exige tal requisito.
- 4.4.4.3 La CAR 254 solamente exige que uno de los pilotos mantenga abrochado su cinturón.
- 4.4.7 La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito.
- 4.4.9.1* Aunque en la AIP de Papua Nueva Guinea no se incluyen procedimientos de atenuación del ruido para aeródromos importantes, no es posible determinar si en tales procedimientos se cumple con lo indicado en el Doc 8168 de la OACI.
- 4.4.9.2* No existen procedimientos de atenuación del ruido especificados para los explotadores en la legislación de Papua Nueva Guinea ni tampoco se atiende a esta cuestión en la legislación.

CAPÍTULO 5

- 5.1.3* Los requisitos de performance de aviones que tengan una MTOW (MTOM) de valores superiores e inferiores a 5 700 kg que realicen diversas clases de operaciones figuran en la CAO 20.7. En estas ordenanzas no se recomiendan las operaciones en una categoría superior de performance que la requerida en función de la masa o de la categoría de clase de operación.
- 5.2.7 d) Papua Nueva Guinea no expide certificados de homologación en cuanto al ruido de aviones, por lo que esta norma no es pertinente para vuelos nacionales.

* Método recomendado

CAPÍTULO 6

- 6.2.4 La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito.
6.2.4.2
- 6.3.1.5 La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito.
6.3.1.5.1
- 6.3.1.6* La legislación de Papua Nueva Guinea no atiende a esta alternativa.
- 6.4.2 La legislación de Papua Nueva Guinea no atiende a esta categoría de operaciones y, por lo tanto, no se exige que las aeronaves en vuelos VFR estén dotadas de equipo para IFR.
- 6.13 No se expide en Papua Nueva Guinea la certificación de homologación en cuanto al ruido de aviones.
- 6.15.3 El requisito vigente sobre GPWS se limita a aviones de una masa superior a 15 000 kg o autorizados a transportar más de 30 pasajeros.
6.15.7*
- 6.18 En la legislación de Papua Nueva Guinea no se atiende en la actualidad al equipo ACAS — lo mismo que el requisito de GPWS para aeronaves de menor tamaño.
- 6.21.1* La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito.
6.21.2*

CAPÍTULO 7

- 7.2.2 Se están elaborando en la actualidad normas adecuadas pero no se atiende todavía a ellas en la legislación de Papua Nueva Guinea.
- 7.2.4 La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito, aunque la CAO 20.8 atiende hasta cierto punto a esta cuestión.
7.3

CAPÍTULO 8

- 8.1.2 Cualquier ingeniero de mantenimiento de aeronave con licencia de tipo puede dar el visto bueno a una aeronave en cuanto a servicios sin que necesariamente pertenezca a un organismo aprobado.
- 8.1.3 Una persona autorizada puede firmar el visto bueno de mantenimiento sea o no parte de un organismo aprobado o de un sistema equivalente.
- 8.4.3 La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito.
- 8.5.2 Esto ocurre en la práctica pero no se atiende concretamente a ello en la legislación.
- 8.7.5.1 La legislación de Papua Nueva Guinea no insta en la actualidad a tal requisito.
- 8.7.5.3 No hay ningún requisito específico en la legislación de Papua Nueva Guinea respecto a la evaluación de la competencia del personal de mantenimiento. Véase 8.1.3 en relación con la persona que está autorizada a firmar el visto bueno de mantenimiento.

* Método recomendado

CAPÍTULO 9

- 9.1.4 En la CAO 41.4 se prescriben los requisitos para la licencia de navegante, pero en la legislación de Papua Nueva Guinea no se insta específicamente a esta norma.

CAPÍTULO 13

- 13.1 La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito.
- 13.5.1* La legislación de Papua Nueva Guinea no insta a tal requisito.
-

CAPÍTULO 4

- 4.3.6.2.1 Reservas de combustible y aceite: los aviones se clasifican en dos grupos, de motor de émbolo o de motor de turbina.

CAPÍTULO 5

- 5.1.1 Es responsabilidad del explotador establecer las limitaciones de utilización de la performance del avión.
- 5.2.5 En el manual de operaciones se proporciona la información relativa a la performance.

CAPÍTULO 9

- 9.4.1 Uso de un simulador aprobado para cumplir con los requisitos de experiencia reciente.
-

GENERALIDADES En cuanto a las referencias al “Estado del explotador” (excepto los párrafos 4.2.6.1 y 4.2.6.2 — Altitudes mínimas de vuelo), la responsabilidad respecto a aviones matriculados en el Reino Unido incumbe al Reino Unido a no ser que se concierte un acuerdo con otro Estado según los términos del Capítulo 3.

El Reino Unido continuará utilizando el término “peso” a no ser que el avión realice operaciones de conformidad con la JAR-OPS en cuyo caso se utilizará el término “masa”.

Los territorios de ultramar del Reino Unido no pueden necesariamente aceptar la responsabilidad respecto a aviones que no estén en su registro.

CAPÍTULO 1

Definiciones *Miembro de la tripulación.* La definición del Reino Unido se basa en las funciones que desempeñan los miembros de la tripulación. Aunque la definición del Reino Unido es distinta es más precisa que la de la OACI.

Miembro de la tripulación de cabina. En el Reino Unido continúa utilizándose la expresión “auxiliar de cabina” en lugar de “tripulación de cabina”.

Miembro de la tripulación de vuelo. La definición del Reino Unido se basa en las funciones que los miembros de la tripulación de vuelo desempeñan. Aunque la definición es distinta, es más precisa que la de la OACI.

Operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos. La Parte C de la JAR-OPS 1 (Aviones), que en la actualidad es el único código del Reino Unido para la política en cuanto a mínimos de utilización de aeródromo, especifica un RVR mínimo que es de 50 m menos que los 350 m especificados en la definición de Categoría II de la OACI.

Piloto al mando. En la legislación del Reino Unido, “piloto al mando” de una aeronave significa una persona quien de momento está a cargo de la función de pilotar la aeronave sin estar bajo la dirección de ningún otro piloto en la aeronave.

CAPÍTULO 3

3.2 En el Reino Unido no se requiere explícitamente establecer un programa de prevención de accidentes y de seguridad del vuelo, incluido un programa de análisis de datos de vuelo.

CAPÍTULO 4

4.1.2 En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores especifiquen en sus manuales de operaciones esta instrucción sobre notificar sin demora cualquier deficiencia de las instalaciones que pudiera ser observada.

4.2.5 En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores se aseguren de que en el diseño y utilización de las listas de verificación se observen los principios relativos a factores humanos.

4.2.7.4* En el Reino Unido se permite convertir la visibilidad meteorológica a RVR. No se prescribe ninguna visibilidad límite: si no se dispone de RVR notificado, entonces puede realizarse la aproximación si la conversión lleva a un valor equivalente al RVR que no sea inferior a los mínimos de utilización de aeródromo pertinentes.

* Método recomendado

- 4.2.8 En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores establezcan procedimientos operacionales diseñados para asegurar que un avión que se esté utilizando para realizar aproximaciones de precisión cruce el umbral con un margen de franqueamiento seguro.
- 4.3.7.2 En el Reino Unido no se exige que los explotadores especifiquen en sus manuales de operaciones esta instrucción sobre establecer comunicaciones en ambos sentidos mediante el sistema de intercomunicaciones del avión o mediante otros medios convenientes entre la tripulación de tierra que supervisa el reabastecimiento de combustible y el personal calificado a bordo del avión.
- 4.4.7 En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores especifiquen en sus manuales de operaciones estas instrucciones sobre las obligaciones y la instrucción asociadas al empleo de encargados de operaciones de vuelo o de despachadores de vuelo.
- 4.5.1 El Reino Unido prescribe obligaciones para el piloto diseñadas por el explotador a título de comandante de la aeronave, que se extienden esencialmente a los mismos requisitos que los del texto de la OACI pero descritos de modo distinto y de forma más precisa.
- 4.6 En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores especifiquen en sus manuales de operaciones estas instrucciones sobre las obligaciones y la instrucción asociadas al empleo de encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo.

CAPÍTULO 6

- 6.1.3 En el Reino Unido no se requiere que los explotadores observen los principios relativos a factores humanos en el diseño del manual de operaciones de la aeronave.
- 6.3.1.4* El Reino Unido no acepta el uso de registradores de datos de vuelo analógicos mediante FM en una aeronave nueva o de segunda mano que por primera vez se hubiera incluido en el registro del Reino Unido después del 1 de julio de 1981.
- 6.3.1.4.1 El Reino Unido no prohíbe este tipo de registradores de datos de vuelo.
- 6.3.1.5 El Reino Unido no ha promulgado ningún requisito de cumplimiento de estas normas (que tendrán aplicación a partir del 1 de enero de 2005) sobre registro de comunicaciones digitales.
- 6.3.1.5.1
- 6.3.1.5.2
- 6.3.1.6* Este tipo de registro solamente se permite hasta 5 700 kg.
- 6.3.1.8 No todos los parámetros de la lista son exigidos por la AAC del Reino Unido.
- 6.3.7.2* El Reino Unido tiene el mismo requisito pero solamente para aeronaves con certificado de aeronavegabilidad expedido después del 31 de mayo de 1990.
- 6.3.9.2* El Reino Unido exige por lo menos que transcurran los últimos 30 minutos que preceden al retiro de la energía eléctrica del equipo.
- 6.3.9.3
- 6.9.1 i) El Reino Unido no exige que los aviones de transporte público de peso total máximo que no exceda de 5 700 kg proporcionen medios de indicar la temperatura exterior.
- 6.15.1 En el Reino Unido se prescribe un sistema de aviso de proximidad de terreno con fecha de aplicación del 1 de octubre de 2001 para todos los aviones de motor de turbina de una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg o que estén autorizados para transportar más de nueve pasajeros.

* Método recomendado

- 6.15.2* En el Reino Unido no se requiere el cumplimiento de esta recomendación.
- 6.15.6 En el Reino Unido se prescribe una fecha de aplicación del 1 de enero de 2005 para todos los aviones de motor de turbina de una masa máxima certificada de despegue superior a 15 000 kg o autorizados a transportar más de 30 pasajeros que según indica la norma deberán estar equipados a partir del 1 de enero de 2003 con un sistema de aviso de proximidad del terreno que tenga una función predictiva de aviso del terreno.
- 6.17.2 En el Reino Unido no se requiere transportar transmisores de localizador de emergencia automáticamente activados en aviones de transporte público (por encima de superficies o lugares especificados).
- 6.17.3
- 6.17.5
- 6.17.6
- 6.17.7* En el Reino Unido no se requiere transporte de transmisores de localizador de emergencia automáticamente activados en aviones de transporte público (por encima de todas las superficies o lugares especificados).
- 6.18.2 En el Reino Unido se requiere el cumplimiento de esta norma por la que se exigirá a partir del 1 de enero de 2005 que todos los aviones de motor de turbina con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg o autorizados a transportar más de 19 pasajeros estén equipados con un sistema anticolidión de a bordo II.
- 6.18.3* En el Reino Unido no se requiere el transporte de un sistema anticolidión de a bordo II en todos los aviones de transporte público.
- 6.19 El Reino Unido no exige que todos los aviones de transporte público estén equipados con un transpondedor de notificación de la altitud de presión.
- 6.20 En el Reino Unido se prohíbe el uso de micrófonos manuales por debajo del nivel de vuelo 150 en espacio aéreo controlado.
- 6.21.1* En el Reino Unido no se prescribe esta recomendación de transportar un sistema de aviso de cizalladura
- 6.21.2* del viento orientado hacia adelante.

CAPÍTULO 8

- 8.3.1 En el Reino Unido no se requiere que los explotadores observen los principios relativos a factores humanos en el diseño y aplicación del programa de mantenimiento.
- 8.7.5.4 En el Reino Unido no se requiere que los organismos de mantenimiento aseguren que el personal de mantenimiento recibe instrucción en conocimientos y pericia relacionados con la actuación humana.

CAPÍTULO 10

- 10.1 En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores especifiquen en sus manuales de operaciones estas instrucciones sobre las obligaciones y la instrucción asociadas al empleo de encargados de operaciones de vuelo o de despachadores de vuelo.

- 10.2* En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores especifiquen en sus manuales de operaciones estas instrucciones sobre las obligaciones y la instrucción asociadas al empleo de encargados de operaciones de vuelo o de despachadores de vuelo.
- 10.3*
- 10.4*

CAPÍTULO 13

- 13.5.1* En el Reino Unido no se prescribe en la actualidad que deban proporcionarse medios especializados de atenuación y de direccionamiento de la explosión para uso en el lugar de riesgo mínimo para colocación de bombas.

APÉNDICE 2

2. En el Reino Unido no se requiere explícitamente que los explotadores establezcan un programa de prevención de accidentes y de seguridad del vuelo, incluido un programa de análisis de datos de vuelo.

* Método recomendado

27/9/02

CAPÍTULO 2 Los requisitos nacionales son que las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 6, Parte I, serán aplicables a las operaciones de aviones de explotadores que estén autorizados a realizar operaciones de transporte aéreo comercial y también las partes útiles para las operaciones de aviones de explotadores autorizados a realizar trabajos aéreos.

CAPÍTULO 4

4.2.5 En los requisitos nacionales de la República Checa no se incluyen los requisitos normativos de que en las listas de verificación se observen los principios de factores humanos. Todo explotador debe asegurarse de que el contenido del manual de operaciones se presenta en una forma que pueda ser utilizado sin dificultad.

4.3.8.2 Ningún explotador realizará operaciones con aviones de cabina a presión a altitudes de presión a no ser que disponga de suficiente provisión de oxígeno disponible para: 100% de los pasajeros por encima de 15 000 ft; 30% de los pasajeros entre 14 000 y 15 000 ft; 10% de los pasajeros entre 10 000 y 14 000 ft. En el caso de aviones de cabina a presión, en relación con la provisión de oxígeno, no se dispone que reciban oxígeno todos los pasajeros a una altura por debajo de 15 000 ft.

Capítulo 5

5.1.1 En los requisitos nacionales de la República Checa se utiliza en general la expresión “Estado del explotador”.

5.3.2 No se requiere que el explotador tenga en cuenta la exactitud de las cartas al evaluar el cumplimiento de 5.2.8.

CAPÍTULO 6

6.3.1.6* No se aplica.

6.3.4.2* No se aplica.

6.3.12 No se requiere orientación por separado para el mantenimiento de los registradores de vuelo. Las condiciones de servicio para mantenimiento de los registradores constituye una parte integral del programa de mantenimiento del avión.

6.4.2 Los vuelos nocturnos VFR estarán equipados de conformidad con lo indicado para los vuelos IFR.

6.7.3 No se aplica.

6.7.4* No se aplica.

6.9.1 Equipado con dos baroaltímetros de precisión calibrados en pies con reglaje de subescala, calibrada en hectopascales/milibares ajustable respecto a cualquier presión barométrica que pueda establecerse durante el vuelo.

6.15.2* Requerida solamente para aviones con motor de turbina.

6.18.3* No se aplica.

* Método recomendado

CAPÍTULO 8

- 8.2.3 Ningún requisito específico.
8.3.2

CAPÍTULO 9

- 9.4.1 Ningún piloto realizará operaciones en un avión como piloto al mando o como copiloto a no ser que haya realizado por lo menos tres despegues y tres aterrizajes volando como piloto en un avión del mismo tipo o en un simulador de vuelo, competente y aprobado para este fin de conformidad con JAR-STD 1A en los 90 días precedentes.
- 9.4.2 Ningún copiloto actuará en los mandos de vuelo durante el despegue y el aterrizaje a no ser que haya actuado como piloto en los mandos durante el despegue y el aterrizaje en un avión del mismo tipo o en un simulador de vuelo, competente y aprobado para este fin de conformidad con el tipo de avión que haya de utilizar en los 90 días precedentes.
- 9.5 Si el requisito visual se satisface solamente con el uso de lentes correctivas, las gafas o las lentes correctivas deben proporcionar la función visual óptima. Se dispondrá fácilmente de un juego independiente de lentes correctivas similares cuando se ejerzan los privilegios de la licencia.

CAPÍTULO 10

- 10.4* Ningún requisito específico.

CAPÍTULO 11

- 11.4.3* Todo explotador conservará la documentación por un período de tres meses.

CAPÍTULO 13

- 13.5.1* El requisito se incluye en el programa nacional de seguridad.
- 13.5.*2 El explotador se asegurará de que las armas de guerra y las municiones de guerra están:
- a) depositadas en el avión en un lugar al que no tengan acceso los pasajeros durante el vuelo; y
 - b) en el caso de armas de fuego que están descargadas a no ser que antes del inicio del vuelo, se haya concedido la aprobación de todos los Estados de que tales armas de guerra y municiones de guerra pueden ser transportadas en circunstancias que difieran en parte o por completo de las indicadas en este subpárrafo.

* Método recomendado

CAPÍTULO 6

- 6.15.6 La norma se aplicará a partir del 1 de enero de 2005.
 - 6.17.2 La norma se aplicará a partir del 1 de enero de 2003.
 - 6.17.5
 - 6.18.1 La norma se aplicó a partir del 24 de septiembre de 2001.
-

CAPÍTULO 1

Definiciones *Operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos. Operación de categoría II (Cat II).* Se define una operación de Categoría II en función de una altura de decisión de 100 ft y un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.

CAPÍTULO 4

- 4.1.3 En la reglamentación nacional no se incluye ninguna disposición de mantener continuamente disponibles las instalaciones.
- 4.2.3.2 En la reglamentación nacional no se incluye ningún proceso de calificación en tierra.
- 4.2.5 En la reglamentación nacional no se mencionan explícitamente los principios relativos a factores humanos.
- 4.3.7.2 En la reglamentación nacional no se atiende al reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo, a comunicaciones en ambos sentidos mediante otro medios convenientes entre la tripulación del puesto de pilotaje y la tripulación de tierra.
- 4.3.8.2 Por debajo de 15 000 ft solamente se tiene provisión de oxígeno para algunos de los pasajeros.
- 4.4.1.3 En la reglamentación nacional no se atiende a la primera parte de la norma.
- 4.4.7 Coordinación con el ATS antes de la transmisión al avión.
- 4.4.8.1 Las disposiciones se refieren a aeródromos de Estado.
- 4.5.1 No se consideran las obligaciones del piloto al mando.
- 4.7.4* La reglamentación nacional es más estricta respecto a umbrales establecidos.

CAPÍTULO 5

- 5.3.1 Ningún requisito nacional respecto a datos de obstáculos que hayan de proporcionarse para que los explotadores tengan en cuenta el franqueamiento adecuado de obstáculos en sus procedimientos y tengan en cuenta la exactitud de las cartas.
- 5.3.2

CAPÍTULO 6

- 6.1.3 Ningún requisito nacional relativo a tener en cuenta factores humanos al preparar el AOM.
- 6.3.10 Ningún requisito nacional relativo a la ubicación de los registros de vuelo.
- 6.3.11.2 Ningún requisito de que el explotador conserve los registros de vuelo después de un accidente o incidente.
- 6.16.3 Ningún requisito para que los asientos del personal auxiliar de a bordo estén situados cerca del nivel del piso o de salidas de emergencia.
- 6.17 La necesidad de transportar dos ELT durante un vuelo realizado por encima de extensiones grandes de mar empezó el 1 de enero de 2002.

* Método recomendado

- 6.17.3 Ningún requisito en la reglamentación nacional respecto a ELT automático. -
6.17.6
- 6.18.1 Desde el 1 de enero de 2003, cualquier aeronave con una masa certificada de despegue superior a 15 000 kg debe estar equipada de ACAS II.
- 6.18.4 Ninguna obligación de que el ACAS II cumpla con el Anexo 10, Volumen IV.
- 6.20 Ninguna obligación de que los miembros de la tripulación cuando estén en servicio en el puesto de pilotaje se comuniquen mediante micrófonos de vástago o de garganta por debajo del nivel/altitud de transición.
- 6.21.1* Ningún requisito de transportar a bordo un sistema de aviso de cizalladura del viento.
6.21.2*

CAPÍTULO 8

- 8.3.1 No hay ningún requisito concreto relativo a la intervención de factores humanos en el diseño de los programas de mantenimiento.
- 8.4.1 a), Doce meses en lugar de 90 días.
b) y c)
- d) Hasta la siguiente revisión en lugar de 90 días.
e) Hasta la siguiente verificación de mantenimiento.
f) Dos años en lugar de un año.
- 8.4.2 Lo mismo que en 8.4.1.
- 8.7.5.3 La persona que firme el visto bueno de mantenimiento ha de ser competente en virtud de la JAR 66 o RACR-LPTA.
- 8.7.6.2 Dos años en lugar de un año.

CAPÍTULO 9

- 9.4.1 El piloto al mando puede obtener la experiencia reciente en un simulador.

CAPÍTULO 11

- 11.2 a) 1) La Subparte M de la JAR-OPS exige que haya un procedimiento en el manual del explotador para informar a la autoridad que otorga el certificado y al fabricante. La norma PINAC 13 exige que se presente un informe de acaecimiento preparado por un explotador después que se hayan observado defectos importantes pero no se exige que el procedimiento se incluya en el manual del explotador.

CAPÍTULO 13

- 13.5.1* Está en estudio a nivel europeo lo relativo a la atenuación de explosión de bombas.

* Método recomendado

CAPÍTULO 4

- 4.1.2 No se aplica.
- 4.2.4 El Artículo 97.07.26 de la reglamentación de aviación civil exige que el explotador se asegure de que cuando se transportan pasajeros no se simularán situaciones de emergencia o anómalas. No se aplica el requisito para la carga.
- 4.4.1.2 No se aplica.
- 4.4.3
- 4.4.6*
- 4.6
- 4.7.1
- 4.7.2
- 4.7.4*

CAPÍTULO 5

- 5.2.3 No se aplica.

CAPÍTULO 6

- 6.7.3 No se aplica.
- 6.7.4*
- 6.15.2*
- 6.15.3
- 6.15.7*
- 6.18
- 6.21.1*
- 6.21.2*

CAPÍTULO 8

- 8.4.3 En el caso de un cambio temporal de explotador, la AAC no tiene medios para obligar a transferir los registros al nuevo explotador.
- 8.5.1 Aunque se dispone de la información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad en la instalación del explotador, la AAC no obliga a que se transmita a la AAC la información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- 8.7.5.4 La AAC no especifica el tipo de programa de instrucción inicial y repetitiva necesario para el personal de mantenimiento incluido lo relativo a la instrucción en actuación humana y coordinación con otro personal de mantenimiento y con la tripulación de vuelo.

CAPÍTULO 9

- 9.4.3.2 No se aplica.
- 9.4.3.3

CAPÍTULO 10 No se aplica.

* Método recomendado

CAPÍTULO 1

Definiciones

Análisis de datos de vuelo. No hay tal definición.

Operaciones de aproximación y aterrizaje utilizando procedimientos de aproximación por instrumentos. Aproximación y aterrizaje con guía vertical. En Suecia no hay ninguna definición.

Operaciones de Categoría II (CAT II). En Suecia se aplica un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.

Miembro de la tripulación. La definición nacional es distinta.

Piloto al mando. La definición nacional es distinta.

CAPÍTULO 3

3.2.3

La definición nacional es distinta.

3.2.4

CAPÍTULO 4

4.2.3.2

No existen tales requisitos.

4.3.6.2.1

Cuarenta y cinco minutos para motores de émbolo y 30 minutos para motores de turbina.

4.3.6.2.2

4.3.7.2

No se ha establecido ningún requisito oficial para comunicaciones en ambos sentidos.

4.3.8.2

Suecia no lo cumple.

4.4.2

Suecia no lo cumple pero se publican en la AIP textos de asesoramiento.

4.4.7

No existe ningún requisito oficial.

4.5.1

La responsabilidad es distinta.

4.6.2

Suecia no tiene tales requisitos.

CAPÍTULO 5

5.1.2

Los requisitos nacionales no cubren este aspecto.

5.3.2

CAPÍTULO 6

6.1.1

No existe tal requisito.

6.1.2

6.3.1.5

6.3.1.5.1

6.3.1.5.2

- 6.3.1.8 No existe tal requisito.
6.3.1.8.1
6.3.1.8.2
6.3.1.8.3
6.3.1.8.4
6.3.1.8.5
6.3.6
- 6.4.2 En Suecia no se aplica el concepto de vuelo VFR controlado.
- 6.20 En Suecia no existen tales requisitos para operaciones diurnas VFR.
- 6.21.1* En Suecia no existen tales requisitos.

CAPÍTULO 9

- 9.4.4 La verificación es válida si se expide en un plazo de tres meses de calendario finales respecto al período anterior de validez.
- 9.6 En Suecia solamente se reglamenta el tiempo de servicio en vuelo y los períodos de servicio en vuelo.

CAPÍTULO 10

- 10.1 En Suecia no existen tales requisitos.
-

* Método recomendado

CAPÍTULO 6

6.3.1.5.1 El cumplimiento entrará en vigor el 1 de enero de 2009.

CAPÍTULO 5

- 5.2.10 La reglamentación de aviación de Turkmenistán exige una pendiente neta positiva de ascenso a la altitud de vuelo horizontal recomendada en el manual de operaciones después de una falla de dos motores, en aeronaves con tres o más motores.

CAPÍTULO 6

- 6.3.1 En la reglamentación de aviación de Turkmenistán no se distingue claramente entre registradores de vuelo de Tipo I y de Tipo II (IIA).
- 6.17.7* En la reglamentación de aviación de Turkmenistán no se incluyen requisitos para transporte obligatorio de un ELT automático.

CAPÍTULO 11

- 11.4.1* En el libro de a bordo del avión no se incluyen los nombres de todos los miembros de la tripulación (solamente los del piloto al mando y del copiloto), ni las asignaciones de servicio de los miembros de la tripulación ni la naturaleza del vuelo. Esta información figura en las órdenes expedidas para cada vuelo.
-

CAPÍTULO 3

3.2 No se incluye programa de análisis de datos de vuelo.

CAPÍTULO 4

4.1.3 No se contempla. Se encuentra en estudio.

4.2.2

4.2.3.2

4.2.4

4.2.10.4

4.3.4.2 No se contempla. No se realizan operaciones ETOPS con aviones de matrícula uruguaya.

4.5.5 No se contempla. Se encuentra en estudio.

4.7 No se contempla. No se realizan operaciones ETOPS con aviones de matrícula uruguaya.

CAPÍTULO 6

6.13 No se contempla. Se encuentra en estudio.

6.15.5

6.15.6

6.15.7*

6.17 Se exige un solo ELT. Se encuentra en estudio.

6.18.3* No se contempla. Se encuentra en estudio.

6.20

CAPÍTULO 7

7.2.3 No se contempla. Es necesario acuerdo a nivel regional para implantar la separación vertical mínima (VSM).

CAPÍTULO 11

11.5 No se contempla. Se encuentra en estudio.

11.6