



"AÑO DE LOS DERECHOS DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD Y DEL CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE JORGE BASADRE GROHMANN"

NORMAS LEGALES

Lima, martes 4 de febrero de 2003

AÑO XXI - N° 8262

Pág. 238475

SUMARIO

PODER LEGISLATIVO

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

- Ley N° 27925.-** Ley que otorga plazo extraordinario para entregar productos pirotécnicos prohibidos o no autorizados **238477**
- Ley N° 27926.-** Ley que establece que las municipalidades cuenten con opinión favorable del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, para otorgar licencia municipal **238477**
- Ley N° 27927.-** Ley que modifica la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública **238478**
- Ley N° 27928.-** Ley que modifica el artículo 61° de la Ley del Servicio Militar **238482**

PODER EJECUTIVO

PCM

- R.S. N° 032-2003-PCM.-** Aceptan renuncia de Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Competitividad **238482**
- R.S. N° 033-2003-PCM.-** Encargan funciones de Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Competitividad **238482**

DEFENSA

- R.S. N° 031-DE/SG.-** Nombran Jefe Institucional de la Comisión Nacional de Investigación y Desarrollo Aeroespacial - CONIDA **238483**
- R.M. N° 119-DE/MGP.-** Autorizan viaje de oficial de la Marina para participar en el Curso de Operaciones en Selva en el Ejército Brasileño **238483**
- RR.MM. N°s. 2144 y 2145-DE/MGP.-** Nombran en misión diplomática a personal de la Marina de Guerra para que presten servicios en agregadurías navales a las embajadas del Perú en Colombia y en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte **238483**
- R.J. N° 005-2003-IGN/J.-** Aprueban Plan de Adquisiciones y Contrataciones del Instituto Geográfico Nacional para el Ejercicio Fiscal 2003 **238484**

ECONOMÍA Y FINANZAS

- R.S. N° 024-2003-EF.-** Designan miembro del Directorio Administrador del Fondo de las Américas **238485**
- RR.SS. N°s. 025, 026, 027 y 028-2003-EF.-** Aprueban inafectación de derechos arancelarios e IGV a importaciones de bienes provenientes de EE.UU., realizadas por instituciones educativas **238485**
- RR.SS. N°s. 029, 030 y 031-2003-EF.-** Aprueban donaciones destinadas a sufragar gastos de diversos eventos culturales y del Proyecto Museo Tumbas Reales de Sipán **238488**
- R.S. N° 032-2003-EF.-** Aceptan donaciones efectuadas a favor del INABIF **238489**

- R.M. N° 036-2003-EF/10.-** Designan representante ante la Comisión Ejecutiva constituida mediante el D.S. N° 002-2003-PCM **238489**
- R.M. N° 037-2003-EF/10.-** Designan representante ante la Comisión Multisectorial a la que se refiere la R.S. N° 002-2003-JUS **238489**
- R.M. N° 038-2003-EF/10.-** Aceptan renuncia de presidente, dejan sin efecto nombramiento y cesan a miembros de la Comisión Especial Administradora del Fondo Económico Especial del D.U. N° 019-98 **238490**
- R.M. N° 039-2003-EF/10.-** Designan representante ante la Comisión Negociadora de Convenios de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones **238490**
- R.M. N° 040-2003-EF/11.-** Aprueban transferencia parcial de recursos remanentes del FONREPE al Fondo de Respaldo para la ejecución de un Programa de Afianzamiento para la Pequeña y Micro Empresa **238490**
- R.M. N° 041-2003-EF/10.-** Designan integrante de Comisión Administradora de Carteras creada por el D.U. N° 032-95 **238491**

MINCETUR

- R.M. N° 034-2003-MINCETUR/DM.-** Autorizan viaje de Gerente de Turismo (e) de PROMPERU a EE.UU. para participar en "Workshop-Educational Travel Conference 2003" **238491**

JUSTICIA

- R.S. N° 004-2003-JUS.-** Aceptan renuncia de Procuradora Pública a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio del Interior **238492**
- R.S. N° 005-2003-JUS.-** Designan Procurador Público del Estado a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio del Interior **238492**

MIMDES

- RR. N°s. 012 y 013-2003-FONCODES/DE.-** Declaran que se ha aprobado la elección del Presidente y Secretario Ejecutivo de la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional del FONCODES **238492**

RELACIONES EXTERIORES

- R.M. N° 0093-2003-RE.-** Declaran improcedente recomendación del Consejo de Investigación Ad Hoc para declarar prescrita acción administrativa contra responsables de cese de funcionarios del Servicio Diplomático **238494**

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

- R.M. N° 087-2003-MTC/03.-** Designan Directora de la Oficina de Proyectos del Viceministerio de Comunicaciones **238494**

R.D. N° 284-2002-MTC/12.- Aprueban modificación de la RAP 121 - Certificación y Requisitos de Operación para el Transporte Aéreo Nacional e Internacional **238494**

PODER JUDICIAL

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

Res. Adm. N° 029-2003-P-PJ.- Autorizan a procuradora iniciar acciones legales contra presunto responsable de presentar certificado judicial de antecedentes penales falsificado **238561**

CORTES SUPERIORES DE JUSTICIA

Res. Adm. N° 0060-2003-P-CSJL/PJ.- Designan vocal provisional de sala especial y encargan a magistrada despachos del 18° y 25° Juzgados Cíviles de Lima **238561**

Res. Adm. N° 0061-2003-P-CSJL/PJ.- Dictan disposiciones complementarias para distribución de la carga procesal entre salas penales con reos en cárcel y reos libres durante primer período vacacional **238562**

ORGANISMOS AUTÓNOMOS

BANCO CENTRAL DE RESERVA

Circ. N° 003-2003-EF/90.- Índice de reajuste diario a que se refiere el Art. 240° de la Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros, correspondiente al mes de febrero **238562**

CONSEJO NACIONAL DE LA MAGISTRATURA

Fe de Erratas Res. N° 030-2003-CNM **238563**

CONTRALORÍA GENERAL

Res. N° 015-2003-CG.- Desestiman petición interpuesta contra resolución resultante del Examen Especial practicado al INPE sobre el período comprendido entre 1996-2000 **238563**

Res. N° 018-2003-CG.- Precisan artículo de la Res. N° 188-2002-CG en lo relativo al registro de nuevas sociedades auditoras que cumplan requisitos exigidos en el TUPA de la Contraloría **238564**

S B S

RR. N°s. 96 y 97-2003-SBS.- Autorizan al Banco de Crédito el cierre de oficinas ubicadas en las provincias de Cañete y Trujillo **238564**

ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS

CONASEV

Res. N° 003-2003-EF/94.10.- Levantan suspensión y suspenden autorización de funcionamiento a sociedades corredoras de productos **238565**

PROMPEX

Res. N° 011-2003-PROMPEX/GG.- Autorizan prorrogar contratos de arrendamiento de inmuebles mediante procesos de adjudicación de menor cuantía **238566**

SENCICO

Res. N° 016-2003-02.00.- Aprueban Plan Anual de Contrataciones y Adquisiciones del SENCICO para el Ejercicio Presupuestal 2003 **238567**

SUNAT

Res. N° 029-2003/SUNAT.- Fijan montos para emisión de valores de diferentes órganos de la Intendencia de Principales Contribuyentes Nacionales de la SUNAT **238570**

GOBIERNOS LOCALES

MUNICIPALIDAD DE CHORRILLOS

Ordenanza N° 041/MDCH.- Régimen Tributario de los Arbitrios de Limpieza Pública, Parques y Jardines y Serenazgo en el distrito **238571**

PROVINCIAS

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO

R.A. N° 000111.- Constituyen la Junta de Vecinos Notables de la Provincia Constitucional del Callao **238573**

R.A. N° 000112.- Determinan monto de remuneración mensual del alcalde provincial para el ejercicio 2003 **238573**

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS

Acuerdo N° 017-2003-SO-MPM.- Declaran en situación de urgencia la estabilización del sistema informático de la municipalidad **238574**

Fe de Erratas del A.C. N° 012-2003-SO-MPM.- **238574**



El Peruano

DIARIO OFICIAL

**REQUISITO PARA PUBLICACIÓN DE
NORMAS LEGALES Y SENTENCIAS**

Se comunica al Congreso de la República, Poder Judicial, Ministerios, Organismos Autónomos y Descentralizados, Gobiernos Regionales y Municipalidades que, para efecto de publicar sus dispositivos y sentencias en la Separata de Normas Legales y Separatas Especiales respectivamente, deberán además remitir estos documentos en disquete o al siguiente correo electrónico.

normaslegales@editoraperu.com.pe

PODER LEGISLATIVO

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

LEY Nº 27925

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

La Comisión Permanente del Congreso de la República ha dado la Ley siguiente:

LA COMISIÓN PERMANENTE
DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE OTORGA PLAZO
EXTRAORDINARIO PARA ENTREGAR
PRODUCTOS PIROTÉCNICOS
PROHIBIDOS O NO AUTORIZADOS**

Artículo 1º.- Objeto de la Ley

Déjase en suspenso el artículo 6º de la Ley Nº 27718, por el plazo de 30 días calendario, contados a partir de la vigencia de la presente Ley, a fin de que quienes posean productos pirotécnicos prohibidos o no autorizados, los entreguen a la autoridad policial o al Ministerio Público.

Artículo 2º.- Garantía

Las personas a que se refiere el artículo 1º gozarán de las siguientes garantías:

- Derecho a solicitar la presencia del Fiscal para dejar constancia de la entrega; y,
- No podrá ejercerse contra ellas, acción penal, civil o administrativa por la posesión ilegal de productos entregados.

Artículo 3º.- Destrucción de productos pirotécnicos

La Autoridad Policial o del Ministerio Público que reciba productos pirotécnicos en virtud del artículo 1º de la presente Ley, debe remitirlos, bajo responsabilidad, en un plazo máximo de 24 horas, más el término de la distancia de ser el caso, a la Dirección General de Control de Servicios de Seguridad, Control de Armas, Municiones y Explosivos de Uso Civil - DICSCAMEC o a las dependencias públicas que ella autorice, para su destrucción en presencia del Fiscal de turno.

El Ministerio Público controlará que los productos pirotécnicos entregados tengan correspondencia con los destruidos.

Artículo 4º.- Difusión

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio del Interior, deberá difundir la presente Ley.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los trece días del mes de enero de dos mil tres.

CARLOS FERRERO
Presidente del Congreso de la República

JESÚS ALVARADO HIDALGO
Primer Vicepresidente del Congreso
de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL
DE LA REPÚBLICA

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los tres días del mes de febrero del año dos mil tres.

ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

LUIS SOLARI DE LA FUENTE
Presidente del Consejo de Ministros

02225

LEY Nº 27926

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

La Comisión Permanente del Congreso de la República ha dado la Ley siguiente:

LA COMISIÓN PERMANENTE
DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE ESTABLECE QUE LAS
MUNICIPALIDADES CUENTEN CON
OPINIÓN FAVORABLE DEL CUERPO GENERAL
DE BOMBEROS VOLUNTARIOS DEL PERÚ,
PARA OTORGAR LICENCIA MUNICIPAL**

Artículo 1º.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto establecer que las Municipalidades deban contar con la opinión del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, en materia de su competencia, como requisito para otorgar Licencia Municipal.

Artículo 2º.- Opinión favorable del CGBVP

Las Municipalidades deberán exigir a los peticionarios la opinión favorable del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, en materia de seguridad contra incendios, como requisito previo para la presentación de la solicitud de Autorización de Funcionamiento de todo tipo de establecimientos, así como para la ampliación o modificación de la misma, bajo responsabilidad del funcionario municipal competente.

El Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, deberá emitir la opinión dentro de los 15 días útiles.

En los lugares donde no exista representante del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, asume la competencia al respectivo Comité de Defensa Civil.

Artículo 3º.- Adecuación a la norma

Las edificaciones que en la actualidad cuenten con alguna de las licencias establecidas en el artículo 2º, deben adecuarse a lo dispuesto por la presente Ley o contar con un Plan de Contingencia según corresponda, conforme lo determine el Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.

El plazo de adecuación se establecerá en el Informe Técnico del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú el mismo que no excederá de doce (12) meses.

Artículo 4º.- Modificación a la Ley Nº 27067

Modifícase el artículo 15º de la Ley Nº 27067, Ley del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, el mismo que quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 15º.- De los recursos económicos

Son recursos del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú los siguientes:

- Los montos asignados por el Tesoro Público.
- Los ingresos propios generados por consultorías, inspecciones, informes técnicos, certificaciones, capacitación, asistencia técnica en materia de su competencia y la prestación de servicios en espectáculos públicos realizados con finalidad lucrativa.
- Las donaciones nacionales e internacionales.
- La demás establecidas por Ley.

El valor de los certificados a que se refiere el inciso b), constará en el Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) de la Presidencia del Consejo de Ministros.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

Primera.- Plazo de actualización

El Poder Ejecutivo, en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días, actualizará los reglamentos de Adecuación Tecnológica de las Normas de Seguridad contra Incendios contenidas en el Reglamento Nacional de Construcciones; de Seguridad Industrial y el de Transporte de Materiales Peligrosos.

Segunda.- Reglamento

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley en un plazo no mayor de treinta (30) días contados a partir de su publicación.

Tercera.- Vigencia de la norma

La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de la publicación de su respectivo Reglamento.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los trece días del mes de enero de dos mil tres.

CARLOS FERRERO
Presidente del Congreso de la República

JESÚS ALVARADO HIDALGO
Primer Vicepresidente del Congreso
de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE
LA REPÚBLICA

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los tres días del mes de febrero del año dos mil tres.

ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

LUIS SOLARI DE LA FUENTE
Presidente del Consejo de Ministros.

02227

LEY Nº 27927

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

La Comisión Permanente del Congreso de la República ha dado la Ley siguiente:

LA COMISIÓN PERMANENTE
DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE MODIFICA LA LEY Nº 27806, LEY DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA

Artículo 1º.- Modifica artículos de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública

Modifícanse los artículos 2º, 5º, 6º, 8º, 9º, 11º, 15º, 16º, 17º y 18º y la Primera Disposición Transitoria, Complementaria y Final, y agréganse los artículos 15º-A, 15º-B y 15º-C en la Ley Nº 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, que quedarán redactados de la siguiente manera:

“Artículo 2º.- Entidades de la Administración Pública

Para efectos de la presente Ley se entiende por entidades de la Administración Pública a las señaladas en el Artículo I del Título Preliminar de la Ley Nº 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

Artículo 5º.- Publicación en los portales de las dependencias públicas

Las entidades de la Administración Pública establecerán progresivamente, de acuerdo a su presupuesto, la difusión a través de Internet de la siguiente información:

- Datos generales de la entidad de la Administración Pública que incluyan principalmente las disposiciones y comunicados emitidos, su organización, organigrama, procedimientos, el marco legal al que está sujeta y el Texto Único Ordenado de Procedimientos Administrativos, que la regula, si corresponde.
- La información presupuestal que incluya datos sobre los presupuestos ejecutados, proyectos de inversión, partidas salariales y los beneficios de los altos funcionarios y el personal en general, así como sus remuneraciones.
- Las adquisiciones de bienes y servicios que realicen. La publicación incluirá el detalle de los montos comprometidos, los proveedores, la cantidad y calidad de bienes y servicios adquiridos.
- Actividades oficiales que desarrollarán o desarrollaron los altos funcionarios de la respectiva entidad, entendiéndose como tales a los titulares de la misma y a los cargos del nivel subsiguiente.
- La información adicional que la entidad considere pertinente.

Lo dispuesto en este artículo no exceptúa de la obligación a la que se refiere el Título IV de esta Ley relativo a la publicación de la información sobre las finanzas públicas.

La entidad pública deberá identificar al funcionario responsable de la elaboración de los portales de Internet.

Artículo 6º.- De los plazos de la implementación

Las entidades públicas deberán contar con portales en Internet en los plazos que a continuación se indican:

- Entidades del Gobierno Central, organismos autónomos y descentralizados, a partir del 1 de julio de 2003.
- Gobiernos Regionales, hasta un año después de su instalación.
- Entidades de los Gobiernos Locales Provinciales y organismos desconcentrados a nivel provincial, hasta un año desde el inicio del nuevo período municipal, salvo que las posibilidades tecnológicas y/o presupuestales hicieran imposible su instalación.
- Entidades de los Gobiernos Locales Distritales, hasta dos años contados desde el inicio del nuevo período municipal, salvo que las posibilidades tecnológicas y/o presupuestales hicieran imposible su instalación.
- Entidades privadas que presten servicios públicos o ejerzan funciones administrativas, hasta el 1 de julio de 2003.

Las autoridades encargadas de formular los presupuestos tomarán en cuenta estos plazos en la asignación de los recursos correspondientes.

Artículo 8º.- Entidades obligadas a informar

Las entidades obligadas a brindar información son las señaladas en el artículo 2º de la presente Ley.

Dichas entidades identificarán, bajo responsabilidad de su máximo representante, al funcionario responsable de brindar información solicitada en virtud de la presente Ley. En caso de que éste no hubiera sido designado las responsabilidades administrativas y penales recaerán en el secretario general de la institución o quien haga sus veces.

Las empresas del Estado están sujetas al procedimiento de acceso a la información establecido en la presente Ley.

Artículo 9º.- Personas jurídicas sujetas al régimen privado que prestan servicios públicos

Las personas jurídicas sujetas al régimen privado descritas en el inciso 8) del Artículo I del Título Preliminar de la Ley N° 27444 que gestionen servicios públicos o ejerzan funciones administrativas del sector público bajo cualquier modalidad están obligadas a informar sobre las características de los servicios públicos que presta, sus tarifas y sobre las funciones administrativas que ejerce.

Artículo 11º.- Procedimiento

El acceso a la información pública se sujeta al siguiente procedimiento:

- a) Toda solicitud de información debe ser dirigida al funcionario designado por la entidad de la Administración Pública para realizar esta labor. En caso de que éste no hubiera sido designado, la solicitud se dirige al funcionario que tiene en su poder la información requerida o al superior inmediato.
- b) La entidad de la Administración Pública a la cual se haya presentado la solicitud de información deberá otorgarla en un plazo no mayor de siete (7) días útiles; plazo que se podrá prorrogar en forma excepcional por cinco (5) días útiles adicionales, de mediar circunstancias que hagan inusualmente difícil reunir la información solicitada. En este caso, la entidad deberá comunicar por escrito, antes del vencimiento del primer plazo, las razones por las que hará uso de tal prórroga, de no hacerlo se considera denegado el pedido.
En el supuesto de que la entidad de la Administración Pública no posea la información solicitada y de conocer su ubicación y destino, esta circunstancia deberá ser puesta en conocimiento del solicitante.
- c) La denegatoria al acceso a la información se sujeta a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 13º de la presente Ley.
- d) De no mediar respuesta en los plazos previstos en el inciso b), el solicitante puede considerar denegado su pedido.

- e) En los casos señalados en los incisos c) y d) del presente artículo, el solicitante puede considerar denegado su pedido para los efectos de dar por agotada la vía administrativa, salvo que la solicitud haya sido cursada a un órgano sometido a superior jerarquía, en cuyo caso deberá interponer el recurso de apelación para agotarla.
- f) Si la apelación se resuelve en sentido negativo, o la entidad correspondiente no se pronuncia en un plazo de diez (10) días útiles de presentado el recurso, el solicitante podrá dar por agotada la vía administrativa.
- g) Agotada la vía administrativa, el solicitante que no obtuvo la información requerida podrá optar por iniciar el proceso contencioso administrativo, de conformidad con lo señalado en la Ley N° 27584 u optar por el proceso constitucional del Hábeas Data, de acuerdo a lo señalado por la Ley N° 26301.

Artículo 15º.- Excepciones al ejercicio del derecho: Información Secreta

El derecho de acceso a la información pública no podrá ser ejercido respecto a la información expresamente clasificada como secreta, que se sustente en razones de seguridad nacional, en concordancia con el artículo 163º de la Constitución Política del Perú, que además tenga como base fundamental garantizar la seguridad de las personas y cuya revelación originaría riesgo para la integridad territorial y/o subsistencia del sistema democrático, así como respecto a las actividades de inteligencia y contrainteligencia del CNI dentro del marco que establece el Estado de Derecho en función de las situaciones expresamente contempladas en esta Ley. En consecuencia la excepción comprende únicamente los siguientes supuestos:

1. Información clasificada en el ámbito militar, tanto en el frente interno como externo:
 - a) Planes de defensa militar contra posibles agresiones de otros Estados, logísticos, de reserva y movilización y de operaciones especiales así como oficios y comunicaciones internas que hagan referencia expresa a los mismos.
 - b) Las operaciones y planes de inteligencia y contrainteligencia militar.
 - c) Desarrollos técnicos y/o científicos propios de la defensa nacional.
 - d) Órdenes de operaciones, logísticas y conexas, relacionadas con planes de defensa militar contra posibles agresiones de otros Estados o de fuerzas irregulares militarizadas internas y/o externas, así como de operaciones en apoyo a la Policía Nacional del Perú, planes de movilización y operaciones especiales relativas a ellas.
 - e) Planes de defensa de bases e instalaciones militares.

aviso

ARBITRAJE ESPECIALIZADO

- f) El material bélico, sus componentes, accesorios, operatividad y/o ubicación cuyas características pondrían en riesgo los planes de defensa militar contra posibles agresiones de otros Estados o de fuerzas irregulares militarizadas internas y/o externas, así como de operación en apoyo a la Policía Nacional del Perú, planes de movilización y operaciones especiales relativas a ellas.
 - g) Información del Personal Militar que desarrolla actividades de Seguridad Nacional y que pueda poner en riesgo la vida e integridad de las personas involucradas.
2. Información clasificada en el ámbito de inteligencia tanto en el frente externo como interno:
 - a) Los planes estratégicos y de inteligencia, así como la información que ponga en riesgo sus fuentes.
 - b) Los informes que de hacerse públicos, perjudicarían la información de inteligencia.
 - c) Aquellos informes oficiales de inteligencia que, de hacerse públicos, incidirían negativamente en las excepciones contempladas en el inciso a) del artículo 15° de la presente Ley.
 - d) Información relacionada con el alistamiento del personal y material.
 - e) Las actividades y planes estratégicos de inteligencia y contrainteligencia, de los organismos conformantes del Sistema de Inteligencia Nacional (SINA), así como la información que ponga en riesgo sus fuentes.
 - f) Información del personal civil o militar que desarrolla actividades de Seguridad Nacional y que pueda poner en riesgo la vida e integridad de las personas involucradas.
 - g) La información de inteligencia que contemple alguno de los supuestos contenidos en el artículo 15° numeral 1.

En los supuestos contenidos en este artículo los responsables de la clasificación son los titulares del sector o pliego respectivo, o los funcionarios designados por éste.

Con posterioridad a los cinco años de la clasificación a la que se refiere el párrafo anterior, cualquier persona puede solicitar la información clasificada como secreta, la cual será entregada si el titular del sector o pliego respectivo considera que su divulgación no pone en riesgo la seguridad de las personas, la integridad territorial y/o subsistencia del sistema democrático. En caso contrario deberá fundamentar expresamente y por escrito las razones para que se postergue la clasificación y el período que considera que debe continuar clasificado. Se aplican las mismas reglas si se requiere una nueva prórroga por un nuevo período. El documento que fundamenta que la información continúa como clasificada se pone en conocimiento del Consejo de Ministros, el cual puede desclasificarlo. Dicho documento también es puesto en conocimiento de la comisión ordinaria a la que se refiere el artículo 36° de la Ley N° 27479 dentro de los diez (10) días posteriores a su pronunciamiento. Lo señalado en este párrafo no impide que el Congreso de la República acceda a la información clasificada en cualquier momento de acuerdo a lo señalado en el artículo 15°-C de la presente Ley.

Artículo 15°-A.- Excepciones al ejercicio del derecho: Información reservada

El derecho de acceso a la información pública no podrá ser ejercido respecto de la información clasificada como reservada. En consecuencia la excepción comprende únicamente los siguientes supuestos:

1. La información que por razones de seguridad nacional en el ámbito del orden interno cuya revelación originaría un riesgo a la integridad territorial y/o la subsistencia del sistema democrático. En consecuencia se considera reservada la información que tiene por finalidad prevenir y reprimir la criminalidad en el país y cuya revelación puede entorpecerla y comprende únicamente:

- a) Los planes de operaciones policiales y de inteligencia, así como aquellos destinados a combatir el terrorismo, tráfico ilícito de drogas y organizaciones criminales, así como los oficios, partes y comunicaciones que se refieran expresamente a ellos.
 - b) Las informaciones que impidan el curso de las investigaciones en su etapa policial dentro de los límites de la ley, incluyendo los sistemas de recompensa, colaboración eficaz y protección de testigos, así como la interceptación de comunicaciones amparadas por la ley.
 - c) Los planes de seguridad y defensa de instalaciones policiales, establecimientos penitenciarios, locales públicos y los de protección de dignatarios, así como los oficios, partes y comunicaciones que se refieran expresamente a ellos.
 - d) El movimiento del personal que pudiera poner en riesgo la vida e integridad de las personas involucradas o afectar la seguridad ciudadana.
 - e) El armamento y material logístico comprometido en operaciones especiales y planes de seguridad y defensa del orden interno.
2. Por razones de seguridad nacional y de eficacia de la acción externa del Estado, se considerará información clasificada en el ámbito de las relaciones externas del Estado, toda aquella cuya revelación originaría un riesgo a la seguridad e integridad territorial del Estado y la defensa nacional en el ámbito externo, al curso de las negociaciones internacionales y/o la subsistencia del sistema democrático. Estas excepciones son las siguientes:

- a) Elementos de las negociaciones internacionales que de revelarse perjudicarían los procesos negociadores o alterarían los acuerdos adoptados, no serán públicos por lo menos en el curso de las mismas.
- b) Información que al ser divulgada oficialmente por el Ministerio de Relaciones Exteriores pudiera afectar negativamente las relaciones diplomáticas con otros países.
- c) La información oficial referida al tratamiento en el frente externo de la información clasificada en el ámbito militar de acuerdo a lo señalado en el inciso a) del numeral 1 del artículo 15° de la presente Ley.

En los casos contenidos en este artículo los responsables de la clasificación son los titulares del sector correspondiente o los funcionarios designados por éste. Una vez que desaparezca la causa que motivó la clasificación, la información reservada es de acceso público.

Artículo 15°-B.- Excepciones al ejercicio del derecho: Información confidencial

El derecho de acceso a la información pública no podrá ser ejercido respecto de lo siguiente:

1. La información que contenga consejos, recomendaciones u opiniones producidas como parte del proceso deliberativo y consultivo previo a la toma de una decisión de gobierno, salvo que dicha información sea pública. Una vez tomada la decisión, esta excepción cesa si la entidad de la Administración Pública opta por hacer referencia en forma expresa a esos consejos, recomendaciones u opiniones.
2. La información protegida por el secreto bancario, tributario, comercial, industrial, tecnológico y bursátil que están regulados, unos por el inciso 5 del artículo 2° de la Constitución, y los demás por la legislación pertinente.
3. La información vinculada a investigaciones en trámite referidas al ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración Pública, en cuyo caso la exclusión del acceso termina cuando la resolución que pone fin al procedimiento queda consentida o cuando transcurren más de seis (6) meses desde que se inició el procedimiento ad-

- ministrativo sancionador, sin que se haya dictado resolución final.
4. La información preparada u obtenida por asesores jurídicos o abogados de las entidades de la Administración Pública cuya publicidad pudiera revelar la estrategia a adoptarse en la tramitación o defensa en un proceso administrativo o judicial, o de cualquier tipo de información protegida por el secreto profesional que debe guardar el abogado respecto de su asesorado. Esta excepción termina al concluir el proceso.
 5. La información referida a los datos personales cuya publicidad constituya una invasión de la intimidad personal y familiar. La información referida a la salud personal, se considera comprendida dentro de la intimidad personal. En este caso, sólo el juez puede ordenar la publicación sin perjuicio de lo establecido en el inciso 5 del artículo 2º de la Constitución Política del Estado.
 6. Aquellas materias cuyo acceso esté expresamente exceptuado por la Constitución o por una Ley aprobada por el Congreso de la República.

Artículo 15º-C.- Regulación de las excepciones

Los casos establecidos en los artículos 15º, 15º-A y 15º-B son los únicos en los que se puede limitar el derecho al acceso a la información pública, por lo que deben ser interpretados de manera restrictiva por tratarse de una limitación a un derecho fundamental. No se puede establecer por una norma de menor jerarquía ninguna excepción a la presente Ley.

La información contenida en las excepciones señaladas en los artículos 15º, 15º-A y 15º-B son accesibles para el Congreso de la República, el Poder Judicial, el Contralor General de la República y el Defensor del Pueblo.

Para estos efectos, el Congreso de la República sólo tiene acceso mediante una Comisión Investigadora formada de acuerdo al artículo 97º de la Constitución Política del Perú y la Comisión establecida por el artículo 36º de la Ley N° 27479. Tratándose del Poder Judicial de acuerdo a las normas que regulan su funcionamiento, solamente el juez en ejercicio de sus atribuciones jurisdiccionales en un determinado caso y cuya información sea imprescindible para llegar a la verdad, puede solicitar la información a que se refiere cualquiera de las excepciones contenidas en este artículo. El Contralor General de la República tiene acceso a la información contenida en este artículo solamente dentro de una acción de control de su especialidad. El Defensor del Pueblo tiene acceso a la información en el ámbito de sus atribuciones de defensa de los derechos humanos.

Los funcionarios públicos que tengan en su poder la información contenida en los artículos 15º, 15º-A y 15º-B tienen la obligación de que ella no sea divulgada, siendo responsables si esto ocurre.

El ejercicio de estas entidades de la administración pública se enmarca dentro de las limitaciones que señala la Constitución Política del Perú.

Las excepciones señaladas en los puntos 15º y 15º-A incluyen los documentos que se generen sobre estas materias y no se considerará como información clasificada, la relacionada a la violación de derechos humanos o de las Convenciones de Ginebra de 1949 realizada en cualquier circunstancia, por cualquier persona. Ninguna de las excepciones señaladas en este artículo pueden ser utilizadas en contra de lo establecido en la Constitución Política del Perú.

Artículo 16º.- Información parcial

En caso de que un documento contenga, en forma parcial, información que, conforme a los artículos 15º, 15º-A y 15º-B de esta Ley, no sea de acceso público, la entidad de la Administración Pública deberá permitir el acceso a la información disponible del documento.

Artículo 17º.- Tasa aplicable

El solicitante que requiera la información deberá abonar solamente el importe correspondiente a los costos de reproducción de la información requerida. El monto de la tasa debe figurar en el Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) de cada entidad de la Administración

Pública. Cualquier costo adicional se entenderá como una restricción al ejercicio del derecho regulado por esta Ley, aplicándose las sanciones correspondientes.

Artículo 18º.- Conservación de la información

Es responsabilidad del Estado crear y mantener registros públicos de manera profesional para que el derecho a la información pueda ejercerse a plenitud. En ningún caso la entidad de la Administración Pública podrá destruir la información que posea.

La entidad de la Administración Pública deberá remitir al Archivo Nacional la información que obre en su poder, en los plazos estipulados por la Ley de la materia. El Archivo Nacional podrá destruir la información que no tenga utilidad pública, cuando haya transcurrido un plazo razonable durante el cual no se haya requerido dicha información y de acuerdo a la normatividad por la que se rige el Archivo Nacional.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS, COMPLEMENTARIAS Y FINALES

Primera.- La Administración Pública contará con un plazo de ciento cincuenta (150) días a partir de la publicación de la presente Ley para acondicionar su funcionamiento de acuerdo a las obligaciones que surgen de su normativa. Regirán dentro de ese plazo las disposiciones del Decreto Supremo N° 018-2001-PCM, del Decreto de Urgencia N° 035-2001 y de todas las normas que regulan el acceso a la información. Sin embargo, los artículos 8º, 11º y 17º referidos a entidades obligadas a informar, al procedimiento y, el costo de reproducción respectivamente, entran en vigencia al día siguiente de la publicación de la presente Ley. El Poder Ejecutivo, a través de los Ministerios respectivos y del Consejo Nacional de Inteligencia, en su calidad de órgano rector del más alto nivel del Sistema de Inteligencia Nacional (SINA), elaborará el reglamento de la presente Ley, el cual será aprobado por el Consejo de Ministros y publicado en un plazo no mayor de noventa (90) días contados a partir de la vigencia de la presente Ley."

Artículo 2º.- Texto Único Ordenado

Facúltase al Poder Ejecutivo a publicar, a través de Decreto Supremo, el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, en un plazo no mayor de treinta (30) días, contados a partir de la vigencia de la presente Ley.

Artículo 3º.- Disposición derogatoria

Deróganse las normas que se opongan a la presente Ley.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los trece días del mes de enero de dos mil tres.

CARLOS FERRERO
Presidente del Congreso de la República

JESÚS ALVARADO HIDALGO
Primer Vicepresidente del Congreso de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE
LA REPÚBLICA

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los tres días del mes de febrero del año dos mil tres.

ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

LUIS SOLARI DE LA FUENTE
Presidente del Consejo de Ministros.

LEY Nº 27928

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

La Comisión Permanente del Congreso de la República ha dado la Ley siguiente:

LA COMISIÓN PERMANENTE
DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 61º DE LA LEY DEL SERVICIO MILITAR

Artículo 1º.- Objeto de la Ley

Modifícase el inciso 1) del artículo 61º de la Ley Nº 27178, por el siguiente texto:

"Artículo 61º.- De las sanciones

Aquellos que incurran en alguna de las infracciones señaladas en el artículo 60º, estarán sujetos a las siguientes sanciones:

1. Los que incurran en las causales previstas en los incisos 1), 2) y 3) serán sancionados con multa equivalente al 1% de la Unidad Impositiva Tributaria vigente a la fecha en que se efectúe el pago.
Los que incurran en la causal prevista en el inciso 4), serán sancionados con multa equivalente a:
 - El 10% de la Unidad Impositiva Tributaria vigente a la fecha en que se efectúe el pago, para aquellos que proporcionen datos falsos.
 - El 0,5% de la Unidad Impositiva Tributaria vigente a la fecha en que se efectúe el pago, para aquellos que no cumplan con actualizarlos, según lo señalado en el reglamento."

Artículo 2º.- Normas derogadas

Deróganse todas las disposiciones que se opongan a la presente Ley.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los catorce días del mes de enero de dos mil tres.

CARLOS FERRERO
Presidente del Congreso de la República

JESÚS ALVARADO HIDALGO
Primer Vicepresidente del Congreso
de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL
DE LA REPÚBLICA

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los tres días del mes de febrero del año dos mil tres.

ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

LUIS SOLARI DE LA FUENTE
Presidente del Consejo de Ministros

02229

PODER EJECUTIVO

PCM

Aceptan renuncia de Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Competitividad

RESOLUCIÓN SUPREMA Nº 032-2003-PCM

Lima, 3 de febrero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución Suprema Nº 167-2002-PCM, de fecha 22 de abril de 2002 se designó al señor Raúl Otero Bossano como Director Ejecutivo del Consejo Nacional de la Competitividad;

Que, el mencionado funcionario ha presentado su renuncia al referido cargo;

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Legislativo Nº 560, la Ley Nº 27594 y el Decreto Supremo Nº 083-2002-PCM;

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aceptar la renuncia presentada por el señor RAUL OTERO BOSSANO, al cargo de Director Ejecutivo del Consejo Nacional de la Competitividad, dándosele las gracias por los servicios prestados.

Artículo 2º.- La presente resolución será refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

LUIS SOLARI DE LA FUENTE
Presidente del Consejo de Ministros

02212

Encargan funciones de Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Competitividad

RESOLUCIÓN SUPREMA Nº 033-2003-PCM

Lima, 3 de febrero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, mediante Decreto Supremo Nº 024-2002-PCM se estableció el Consejo Nacional de la Competitividad como instancia encargada de desarrollar e implementar un Plan Nacional de Competitividad con el objeto de mejorar la capacidad del Perú para competir frente a sus socios comerciales;

Que, el Consejo Nacional de Competitividad está conformado por un Consejo Directivo y una Secretaría Técnica, los cuales están a cargo de la Presidencia del Consejo de Ministros;

Que, la Secretaría Técnica es el órgano ejecutivo encargado de proponer al Consejo Directivo el diseño del Plan Nacional de Competitividad y las medidas normativas necesarias para alcanzar los objetivos, políticas y metas tentativas trazadas, así como de liderar su ejecución en coordinación con los agentes clave involucrados; y de prestar apoyo técnico, administrativo y legal al Consejo Directivo para el cumplimiento de sus objetivos;

Que, de acuerdo con el Decreto Supremo Nº 024-2002-PCM, el Consejo Directivo del Consejo Nacional de Competitividad está integrado, entre otros, por el Director Eje-

cutivo, el cual debe ser designado por el Presidente de la República a propuesta del Presidente del Consejo de Ministros;

Que, se encuentra vacante el cargo de Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Competitividad;

Vista la propuesta del Presidente del Consejo de Ministros;

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 560, el Decreto Supremo N° 024-2002-PCM y el Decreto Supremo N° 083-2002-PCM;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Encargar, a partir de la fecha, al señor ROBERTO ALBERTO VÁSQUEZ DE VELASCO DE LA PUENTE el cargo de Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Competitividad.

El cargo de Director Ejecutivo será ejercido ad honorem.

Artículo 2º.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

LUIS SOLARI DE LA FUENTE
Presidente del Consejo de Ministros

02213

DEFENSA

Nombran Jefe Institucional de la Comisión Nacional de Investigación y Desarrollo Aeroespacial - CONIDA

RESOLUCIÓN SUPREMA N° 031-DE/SG

Lima, 31 de enero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, por Decreto Ley N° 20643 del 11 de junio de 1974, se crea la Comisión Nacional de Investigación y Desarrollo Aeroespacial -CONIDA- como persona jurídica de Derecho Público Interno, con fines académicos, científicos y de asesoramiento en materia aeroespacial;

Que, por Decreto Supremo N° 004-88/SG del 14 de abril de 1988, se aprobó el Estatuto de la mencionada Comisión en el que se establece su organización y funciones;

Que, la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ley N° 27860, Ley del Ministerio de Defensa, incorpora a partir del 1 de enero de 2003 como Unidad Ejecutora del Ministerio de Defensa a la Comisión Nacional de Investigación y Desarrollo Aeroespacial -CONIDA- y la declara adscrita a la Fuerza Aérea del Perú;

Que, el último Directorio de CONIDA cesó en funciones con fecha 31 de diciembre de 2002;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley del Ministerio de Defensa, N° 27860 del 11 de noviembre del 2002;

y,

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Nombrar a partir de la fecha al Coronel FAP Jorge Chávez Cateriano al cargo de Jefe Institucional de la Comisión Nacional de Investigación y Desarrollo Aeroespacial -CONIDA-.

Artículo 2º.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el Ministro de Defensa.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO MANRIQUE
Presidente Constitucional de la República

AURELIO E. LORET DE MOLA BÖHME
Ministro de Defensa

02177

Autorizan viaje de oficial de la Marina para participar en el Curso de Operaciones en Selva en el Ejército Brasileño

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 119-DE/MGP

Lima, 29 de enero de 2003

Visto el Oficio N° 100-2010 del Director de Instrucción, de fecha 26.diciembre.2002;

CONSIDERANDO:

Que, es conveniente para los intereses institucionales nombrar en Misión de Estudios en el Extranjero al Oficial de Mar 1ro. Oes. Saúl Javier MORÁN Peña, a fin que participe en el Curso de Operaciones en Selva en el Ejército Brasileño, en la ciudad de Manaus - Brasil, a llevarse a cabo del 18 marzo al 6 junio 2003, por cuanto los conocimientos y experiencias a adquirirse redundarán en beneficio de la Seguridad Nacional, dentro del ámbito de competencia de la Marina de Guerra del Perú;

Que, las Leyes N°s. 27619 y 27879 concordantes con el Decreto Supremo N° 047-2002-PCM de fecha 5 junio 2002, regulan los viajes al exterior;

Estando a lo propuesto por el Director de Instrucción, a lo recomendado por el Director General del Personal de la Marina, y a lo opinado por el Comandante General de la Marina;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Nombrar en Misión de Estudios al Oficial de Mar 1ro. Oes. Saúl Javier MORÁN Peña, CIP. 01834599 a fin que participe en el Curso Operaciones en Selva en el Ejército Brasileño, en la ciudad de Manaus - Brasil, a llevarse a cabo del 18 marzo al 6 junio 2003.

Artículo 2º.- Los gastos que irrogue la presente Resolución, serán sufragados por el Ministerio de Defensa - Marina de Guerra del Perú, de acuerdo al siguiente detalle:

PASAJES: LIMA-MANAOS (BRASIL) - LIMA
US\$ 1,551.70 x 1 persona

VIÁTICOS:

US\$ 200.00 x 81 días x 1 Oficial de Mar

IMPUESTO AL VIAJE:

US\$ 25.00 x 1 persona (PERÚ)

US\$ 36.00 x 1 persona (BRASIL)

Artículo 3º.- El Comandante General de la Marina, queda facultado para variar la fecha de inicio y/o término de este nombramiento, sin exceder el plazo total establecido.

Artículo 4º.- El citado Oficial de Mar deberá cumplir con sustentar lo señalado en los Artículos 6º y 10º del Decreto Supremo N° 047-2002-PCM, de fecha 5 junio 2002.

Artículo 5º.- La presente Resolución no da derecho a exoneración ni liberación de impuestos aduaneros de ninguna clase o denominación.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

AURELIO E. LORET DE MOLA BÖHME
Ministro de Defensa

01986

Nombran en misión diplomática a personal de la Marina de Guerra para que presten servicios en agregadurías navales a las embajadas del Perú en Colombia y en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 2144-DE/MGP

Lima, 30 de diciembre de 2002

Visto el Oficio P.500-2692 del Director General del Personal de la Marina, de fecha 10 diciembre 2002, mediante el cual recomienda se nombre en Misión Diplomática al Técnico 2do. Sad. Jesús Hirlando GOMEZ Munayco, para que preste servicios en la Agregaduría Naval a la Embajada del Perú en Colombia, por el período de UN (1) año.

CONSIDERANDO:

Que, es necesario nombrar en Misión Diplomática al Técnico 2do. Sad. Jesús Hirlando GOMEZ Munayco, para que preste servicios en la Agregaduría Naval a la Embajada del Perú en Colombia, por el período de UN (1) año, a partir del 1 enero 2003;

Que, el nombramiento referido en el considerando anterior, así como las funciones inherentes al mismo, redundarán en beneficio de la Seguridad Nacional e Institucional;

Que, la Ley N° 27619, concordante con el Decreto Supremo N° 005-87-DE/SG, de fecha 4 diciembre 1987 y su modificatoria el Decreto Supremo N° 034-DE/SG, de fecha 21 junio 2001; así como con el Decreto de Urgencia N° 030-2002, Decreto de Urgencia N° 033-2002 y la Resolución Suprema N° 141 DE/SG, de fecha 24 julio 2002, regulan los viajes al exterior;

Estando a lo propuesto por el Director General del Personal de la Marina y a lo opinado por el Comandante General de la Marina;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Nombrar en Misión Diplomática a órdenes del Ministerio de Relaciones Exteriores, al Técnico 2do. Sad. Jesús Hirlando GOMEZ Munayco, CIP. 03716922, para que preste servicios en la Agregaduría Naval a la Embajada del Perú en Colombia, por el período de UN (1) año, a partir del 1 enero 2003.

Artículo 2º.- El citado Técnico revistará en la Dirección General del Personal de la Marina de Guerra del Perú, por el período que dure la Misión Diplomática.

Artículo 3º.- El Ministerio de Defensa - Marina de Guerra del Perú, efectuará los pagos que correspondan, de acuerdo a las disposiciones legales vigentes.

Artículo 4º.- El Comandante General de la Marina, queda facultado para variar la fecha de inicio y término del nombramiento, sin exceder el plazo total establecido.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

AURELIO E. LORET DE MOLA BÖHME
Ministro de Defensa

01987

**RESOLUCIÓN MINISTERIAL
N° 2145-DE/MGP**

Lima, 30 de diciembre de 2002

Visto el Oficio P.500-2691 del Director General del Personal de la Marina, de fecha 10 diciembre 2002, mediante el cual recomienda se nombre en Misión Diplomática al Técnico 1ro. Sad. Orlando Fabio ESTRADA Salcedo, para que preste servicios en la Agregaduría Naval a la Embajada del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por el período de UN (1) año.

CONSIDERANDO:

Que, es necesario nombrar en Misión Diplomática al Técnico 1ro. Sad. Orlando Fabio ESTRADA Salcedo, para que preste servicios en la Agregaduría Naval a la Embajada del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por el período de UN (1) año, a partir del 1 enero 2003;

Que, el nombramiento referido en el considerando anterior, así como las funciones inherentes al mismo, redundarán en beneficio de la Seguridad Nacional e Institucional;

Que, la Ley N° 27619, concordante con el Decreto Supremo N° 005-87-DE/SG, de fecha 4 diciembre 1987 y su modificatoria el Decreto Supremo N° 034-DE/SG, de fecha 21 junio 2001; así como con el Decreto de Urgencia

N° 030-2002, Decreto de Urgencia N° 033-2002 y la Resolución Suprema N° 141 DE/SG, de fecha 24 julio 2002, regulan los viajes al exterior;

Estando a lo propuesto por el Director General del Personal de la Marina y a lo opinado por el Comandante General de la Marina;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Nombrar en Misión Diplomática a órdenes del Ministerio de Relaciones Exteriores, al Técnico 1ro. Sad. Orlando Fabio ESTRADA Salcedo, CIP. 03735552, para que preste servicios en la Agregaduría Naval a la Embajada del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por el período de UN (1) año, a partir del 1 enero 2003.

Artículo 2º.- El citado Técnico revistará en la Dirección General del Personal de la Marina de Guerra del Perú, por el período que dure la Misión Diplomática.

Artículo 3º.- El Ministerio de Defensa - Marina de Guerra del Perú, efectuará los pagos que correspondan, de acuerdo a las disposiciones legales vigentes.

Artículo 4º.- El Comandante General de la Marina, queda facultado para variar la fecha de inicio y término del nombramiento, sin exceder el plazo total establecido.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

AURELIO E. LORET DE MOLA BÖHME
Ministro de Defensa

01988

Aprueban Plan de Adquisiciones y Contrataciones del Instituto Geográfico Nacional para el Ejercicio Fiscal 2003

INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL

**RESOLUCIÓN JEFATURAL
N° 005-2003-IGN/J**

Surquillo, 23 de enero del 2003

Visto el Oficio N° 008-2003-IGN/ULOG con el cual la Unidad de Logística cumple con remitir el proyecto del Plan Anual de Adquisiciones y Contrataciones del Instituto Geográfico Nacional para su aprobación conforme la normatividad vigente;

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo a lo estipulado en el artículo 7º del Texto Único Ordenado de la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2001-PCM y los artículos 5º, 6º y 7º del Reglamento de la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N° 013-2001-PCM y sus modificatorias, establecen que cada entidad elaborará un Plan de Adquisiciones y Contrataciones el cual determinará sus necesidades de bienes, servicios en general, de consultoría y ejecución de obras, en función a sus respectivas metas, el mismo que deberá ser aprobado por la máxima autoridad administrativa;

Que, es necesario contar con un documento de gestión que formalice y permita la adquisición de bienes y servicios y otros gastos de capital, a fin de garantizar el normal funcionamiento de todas las Dependencias que conforman el Instituto Geográfico Nacional y dar cumplimiento a las metas trazadas para el año 2003;

Que, el Plan de Adquisiciones y Contrataciones del Instituto Geográfico Nacional, propuesto para el año 2003, ha sido formulado en función a la asignación presupuestal para el referido Ejercicio Fiscal;

Estando a la información consolidada por la Unidad de Logística y con las visiones de la Oficina General de Planificación y Presupuesto, de la Unidad de Economía y de la Unidad de Logística;

De conformidad con lo dispuesto por el D.S. N° 012-2001-PCM, el D.S. N° 013-2001-PCM y la R.M. N° 2132-DE/EP/CP-2002 del 30 de diciembre del 2002;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar el Plan de Adquisiciones y Contrataciones del Instituto Geográfico Nacional, para el Ejercicio Fiscal correspondiente al año 2003, que forma parte integrante de la presente Resolución.

Artículo 2º.- La presente Resolución deberá ser publicada en el Diario Oficial El Peruano dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de su aprobación.

Artículo 3º.- En igual plazo del artículo precedente, el Plan Anual de Contrataciones y Adquisiciones del Instituto Geográfico Nacional - IGN, deberá ser remitido al CON-SUCODE y al PROMPYME.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ADOLFO C. CARBAJAL VALDIVIA
Jefe del IGN

02190

ECONOMÍA Y FINANZAS

Designan miembro del Directorio Administrador del Fondo de las Américas

RESOLUCIÓN SUPREMA Nº 024-2003-EF

Lima, 3 de febrero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, mediante el Decreto Supremo Nº 087-97-EF se aprobó el Acuerdo Marco para establecer el Fondo de las Américas y su Directorio Administrador, el cual fue suscrito por los Gobiernos del Perú y de los Estados Unidos de América en concordancia con el Acuerdo Programa para la Reducción de la Deuda, aprobado por el Decreto Supremo Nº 079-97-EF;

Que, conforme al literal c) del artículo 3º del Decreto Supremo Nº 087-97-EF, los cinco miembros del Directorio Administrador que representan a las organizaciones no gubernamentales peruanas en áreas de protección del medio ambiente y desarrollo comunal, de mejoramiento de las condiciones de vida y desarrollo de la niñez en el Perú; así como de cuerpos académicos y científicos; son seleccionados de conformidad con los términos del Acuerdo Marco y designados mediante Resolución Suprema; estos miembros prestarán sus servicios ad honorem durante un período de tres años, al cabo de los cuales los dos Gobiernos Fundadores deberán seleccionar conjuntamente, según los mecanismos que establece su Reglamento, a los nuevos representantes;

Que, mediante Resolución Suprema Nº 338-99-EF, modificada por la Resolución Suprema Nº 170-2002-EF, se designaron a los cinco representantes a los que se refiere el considerando anterior;

Que, la representante señora Josephine Gilman, Directora de PRISMA, ha presentado su carta de renuncia al Directorio Administrador del Fondo de las Américas;

Que, en consecuencia se hace necesario dar por concluida su designación y nombrar al nuevo representante;

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Supremo Nº 087-97-EF; y,

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aceptar la renuncia formulada por la señora Josephine Gilman, Directora de PRISMA, al cargo de miembro del Directorio Administrador del Fondo de las Américas, dándosele las gracias por los servicios prestados.

Artículo 2º.- Designar como miembro del Directorio Administrador del Fondo de las Américas por un período de tres años, en calidad de representante de las organizaciones a las que se refiere el literal c) del artículo 3º del Decreto Supremo Nº 087-97-EF, al señor Juan Alberto Vaccari Chávez, Director Ejecutivo del Instituto de Desarrollo y Medio Ambiente - IDMA.

Artículo 3º.- La presente Resolución Suprema es refrendada por el Ministro de Agricultura, por el Ministro de Salud y por el Ministro de Economía y Finanzas.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

ÁLVARO QUIJANDRÍA SALMÓN
Ministro de Agricultura

FERNANDO CARBONE CAMPOVERDE
Ministro de Salud

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

02214

Aprueban inafectación de derechos arancelarios e IGV a importaciones de bienes provenientes de EE.UU., realizadas por instituciones educativas

RESOLUCIÓN SUPREMA Nº 025-2003-EF

Lima, 3 de febrero de 2003

Visto, el Expediente Nº 11057-2002, presentado por la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana, sobre inafectación de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas a la importación de bienes que se encuentran en el Anexo III del Decreto Supremo Nº 046-97-EF, modificado por el Decreto Supremo Nº 003-98-EF.

CONSIDERANDO:

Que, los Artículos 22º y 23º del Decreto Legislativo Nº 882 "Ley de Promoción de la Inversión en la Educación", establecen que la transferencia o importación de bienes y la prestación de servicios que efectúen las instituciones educativas públicas y particulares, para sus fines propios, están inafectos de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas;

Que, mediante Decreto Supremo Nº 046-97-EF, modificado por el Decreto Supremo Nº 003-98-EF, se aprobó la relación de bienes y servicios inafectos al pago de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas aplicables a las instituciones educativas públicas o particulares, estableciéndose, asimismo, el procedimiento para la aplicación del beneficio tributario a los bienes incluidos en el Anexo III;

De conformidad con lo dispuesto por el Decreto Legislativo Nº 882 y el Decreto Supremo Nº 046-97-EF, modificado por el Decreto Supremo Nº 003-98-EF; y,

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- APRUÉBASE la inafectación de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas a la importación realizada por la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana según consta en el Expediente Nº 11057-2002, por un valor total de US\$ 12 600,00 (Doce Mil Seiscientos y 00/100 Dólares de Estados Unidos de América), de los siguientes bienes que se encuentran incluidos en el Anexo III del Decreto Supremo Nº 046-97-EF, modificado por el Decreto Supremo Nº 003-98-EF:

Cantidad (Unidad)	Partida Arancelaria	Descripción
07	9016.00.12.00	Balanzas electrónicas sensibles a un peso inferior o igual a 5 cg, incluso con pesas

Artículo 2º.- La inafectación a que se refiere el artículo anterior procederá siempre que la importación de los bienes se ajuste a la cantidad, valor y demás características declaradas en los formularios de "Importaciones Li-

beradas - Decreto Legislativo N° 882", presentados por la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana, según Expediente N° 11057-2002 y que dichos bienes sean destinados al cumplimiento de los fines propios de la referida institución educativa.

Lo dispuesto en este artículo se aplica sin perjuicio de las acciones de fiscalización que correspondan efectuar según el caso, al Ministerio de Educación, así como a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT-, incluyendo la verificación de la clasificación arancelaria de los bienes cuya inafectación se solicita.

Artículo 3°.- Transcribese la presente Resolución a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT.

Artículo 4°.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el Ministro de Educación y por el Ministro de Economía y Finanzas.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

GERARDO AYZANO DEL CARPIO
Ministro de Educación

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

02215

**RESOLUCIÓN SUPREMA
N° 026-2003-EF**

Lima, 3 de febrero de 2003

Visto, el Expediente N° 44749-2002, presentado por la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana, sobre inafectación de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas a la importación de bienes que se encuentran en el Anexo III del Decreto Supremo N° 046-97-EF y normas modificatorias;

CONSIDERANDO:

Que, los Artículos 22° y 23° del Decreto Legislativo N° 882 "Ley de Promoción de la Inversión en la Educación", establecen que la transferencia o importación de bienes y la prestación de servicios que efectúen las instituciones educativas públicas y particulares, para sus fines propios, están inafectas de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas;

Que, mediante Decreto Supremo N° 046-97-EF, y normas modificatorias, se aprobó la relación de bienes y servicios inafectos al pago de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas aplicables a las instituciones educativas públicas o particulares, estableciéndose, asimismo, el procedimiento para la aplicación del beneficio tributario a los bienes incluidos en el Anexo III;

De conformidad con lo dispuesto por el Decreto Legislativo N° 882 y el Decreto Supremo N° 046-97-EF, y normas modificatorias; y,

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- APRUÉBASE la inafectación de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas a la importación realizada por la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana según consta en el Expediente N° 44749-2002, por un valor total de US\$ 1 062,64 (Un Mil Sesenta y Dos y 64/100 Dólares de Estados Unidos de América), de los siguientes bienes que se encuentran incluidos en el Anexo III del Decreto Supremo N° 046-97-EF y normas modificatorias y la adecuación arancelaria señalada en la Circular N° 46-06-98-ADUANAS-INTA del 19 de enero de 1998:

Cantidad (Unidad)	Partida Arancelaria	Descripción
02		Calentadores de agua de calentamiento instantáneo o de acumulación, excepto los eléctricos:
	8419.19.90.00	- Los demás

Artículo 2°.- La inafectación a que se refiere el artículo anterior procederá siempre que la importación de los bienes se ajuste a la cantidad, valor y demás características declaradas en los formularios de "Importaciones Liberadas - Decreto Legislativo N° 882", presentados por la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana, según Expediente N° 44749-2002 y que dichos bienes sean destinados al cumplimiento de los fines propios de la referida institución educativa.

Lo dispuesto en este artículo se aplica sin perjuicio de las acciones de fiscalización que correspondan efectuar según el caso, al Ministerio de Educación, así como a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria -SUNAT-, incluyendo la verificación de la clasificación arancelaria de los bienes cuya inafectación se solicita.

Artículo 3°.- Transcribese la presente Resolución a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT.

Artículo 4°.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el Ministro de Educación y por el Ministro de Economía y Finanzas.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

GERARDO AYZANO DEL CARPIO
Ministro de Educación

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

02216

**RESOLUCIÓN SUPREMA
N° 027-2003-EF**

Lima, 3 de febrero de 2003

Vistos, los Expedientes N°s. 044289 y 044294-2000, presentados por la Universidad Peruana Cayetano Heredia sobre inafectación de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas a la importación de bienes que se encuentran en el Anexo III del Decreto Supremo N° 046-97-EF, modificado por el Decreto Supremo N° 003-98-EF.

CONSIDERANDO:

Que, los Artículos 22° y 23° del Decreto Legislativo N° 882 "Ley de Promoción de la Inversión en la Educación", establecen que la transferencia o importación de bienes y la prestación de servicios que efectúen las instituciones educativas públicas y particulares para sus fines propios están inafectas de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas;

Que, mediante Decreto Supremo N° 046-97-EF, modificado por el Decreto Supremo N° 003-98-EF, se aprobó la relación de bienes y servicios inafectos al pago de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas aplicables a las instituciones educativas públicas o particulares, estableciéndose, asimismo, el procedimiento para la aplicación del beneficio tributario a los bienes incluidos en el Anexo III;

De conformidad con lo dispuesto por el Decreto Legislativo N° 882 y el Decreto Supremo N° 046-97-EF, modificado por el Decreto Supremo N° 003-98-EF; y,

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- APRUÉBASE, en vía de regularización, la inafectación de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas a la importación realizada por la Universidad Peruana Cayetano Heredia, según consta en los Expedientes N°s. 044289 y 044294-2000, por un valor total de US\$ 9 893,14 (Nueve Mil Ochocientos Noventa y Tres y 14/100 Dólares

de Estados Unidos de América), de los siguientes bienes que se encuentran incluidos en el Anexo III del Decreto Supremo N° 046-97-EF, modificado por el Decreto Supremo N° 003-98-EF y la adecuación arancelaria señalada en la Resolución de Superintendencia de Aduanas N° 3316 del 26 de diciembre de 1997 y en la Circular N° 46-06-98-ADUANAS-INTA del 19 de enero de 1998:

Cantidad (Unidad)	Partida Arancelaria	Descripción
01	3822.00.29.00	Reactivos de diagnóstico o de laboratorio sobre cualquier soporte y reactivos de diagnóstico o de laboratorio preparados, incluso sobre soporte, excepto los de las partidas 30.02 ó 30.06; materiales de referencia certificados. - De laboratorio -- Los demás
10 (cajas) 5 (paquetes)	3926.90.90.90	Las demás manufacturas de plástico y manufacturas de las demás materias de las Partidas N°s. 39.01 a 39.14
01	8414.10.00.00	Bombas de vacío
01	8421.19.10.00	Centrifugadoras y secadoras centrífugas de laboratorio
01	8471.60.20.00	Teclados, dispositivos por coordenadas x-y
		Máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos y sus unidades; lectores magnéticos u ópticos, máquinas para registro de datos sobre soporte en forma codificada y máquinas para tratamiento o procesamiento de estos datos, no expresados ni comprendidos en otra parte - Unidades de entrada o salida, aunque incluyan unidades de memoria en la misma envoltura: -- Las demás
01	8471.60.90.00	-- Las demás
01	8516.79.00.00	Los demás aparatos electrotrémicos
01	9009.21.00.00	Las demás fotocopiadoras ópticas
03	9009.90.00.00	Partes y accesorios de fotocopiadoras ópticas o por contacto y termocopiadoras
01	9025.11.10.00	Termómetros sin combinar con otros instrumentos de uso clínico

Artículo 2°.- La inafectación a que se refiere el artículo anterior procederá siempre que la importación de los bienes se ajuste a la cantidad, valor y demás características declaradas en los formularios de "Importaciones Liberadas - Decreto Legislativo N° 882", presentados por la Universidad Peruana Cayetano Heredia, según Expedientes N°s. 044289 y 044294-2000 y que dichos bienes sean destinados al cumplimiento de los fines propios de la referida institución educativa.

Lo dispuesto en este artículo se aplica sin perjuicio de las acciones de fiscalización que correspondan efectuar según el caso, al Ministerio de Educación, así como a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT -, incluyendo la verificación de la clasificación arancelaria de los bienes cuya inafectación se solicita.

Artículo 3°.- Transcribese la presente Resolución a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT.

Artículo 4°.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el Ministro de Educación y por el Ministro de Economía y Finanzas.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

GERARDO AYZANO DEL CARPIO
Ministro de Educación

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

02217

RESOLUCIÓN SUPREMA N° 028-2003-EF

Lima, 3 de febrero de 2003

Visto, el Expediente N° 20509-2002, presentado por el Instituto "IDAT" S.A.C., sobre inafectación de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas a la importación de bienes que se encuentran en el Anexo III del Decreto Supremo N° 046-97-EF, modificado por el Decreto Supremo N° 003-98-EF.

CONSIDERANDO:

Que, los Artículos 22° y 23° del Decreto Legislativo N° 882 "Ley de Promoción de la Inversión en la Educación", establecen que la transferencia o importación de bienes y la prestación de servicios que efectúen las instituciones educativas públicas y particulares para sus fines propios están inafectas de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas;

Que, mediante Decreto Supremo N° 046-97-EF, modificado por el Decreto Supremo N° 003-98-EF, se aprobó la relación de bienes y servicios inafectos al pago de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas aplicables a las instituciones educativas públicas o particulares, estableciéndose, asimismo, el procedimiento para la aplicación del beneficio tributario a los bienes incluidos en el Anexo III;

De conformidad con lo dispuesto por el Decreto Legislativo N° 882 y el Decreto Supremo N° 046-97-EF, modificado por el Decreto Supremo N° 003-98-EF; y,
Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- APRUÉBASE, la inafectación de los Derechos Arancelarios y del Impuesto General a las Ventas a la importación realizada por el Instituto "IDAT" S.A.C., según consta en el Expediente N° 20509-2002, por un valor total de US\$ 9 017,00 (Nueve Mil Diecisiete y 00/100 Dólares de Estados Unidos de América), de los siguientes bienes que se encuentran incluidos en el Anexo III del Decreto Supremo N° 046-97-EF, modificado por el Decreto Supremo N° 003-98-EF y la adecuación arancelaria señalada en la Resolución Intendencia Nacional de Aduanas N° 000 ADT/2002-000125 de fecha 24 de enero de 2002:

Cantidad (Unidad)	Partida Arancelaria	Descripción
01	9009.11.00.00	Fotocopiadoras electrostáticas con reproducción directa del original (procedimiento directo)
02	9009.91.00.00	Alimentadores automáticos de documentos
		Aparatos de fotocopia por sistema óptico o de contacto y aparatos de termocopia - Partes y Accesorios -- Los demás
01	9009.99.00.00	-- Los demás

Artículo 2°.- La inafectación a que se refiere el artículo anterior procederá siempre que la importación de

los bienes se ajuste a la cantidad, valor y demás características declaradas en los formularios de "Importaciones Liberadas - Decreto Legislativo N° 882", presentados por el Instituto "IDAT" S.A.C., según Expediente N° 20509-2002 y que dichos bienes sean destinados al cumplimiento de los fines propios de la referida institución educativa.

Lo dispuesto en este artículo se aplica sin perjuicio de las acciones de fiscalización que correspondan efectuar según el caso, al Ministerio de Educación, así como a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT -, incluyendo la verificación de la clasificación arancelaria de los bienes cuya inafectación se solicita.

Artículo 3°.- Transcribese la presente Resolución a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT.

Artículo 4°.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el Ministro de Educación y por el Ministro de Economía y Finanzas.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

GERARDO AYZANO DEL CARPIO
Ministro de Educación

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

02218

Aprueban donaciones destinadas a sufragar gastos de diversos eventos culturales y del Proyecto Museo Tumbas Reales de Sipán

RESOLUCIÓN SUPREMA N° 029-2003-EF

Lima, 3 de febrero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, la Empresa Nestlé Perú S.A. ha efectuado una donación por la suma de S/. 3 470,00 (Tres Mil Cuatrocientos Setenta y 00/100 Nuevos Soles) a favor del Instituto Nacional de Cultura, destinada a sufragar los gastos para el concierto "Déjame que te cante ..." que realizó el Coro Nacional de Niños los días 12, 19 y 20 de julio de 2002;

De conformidad con lo dispuesto por el numeral 1) del inciso d) del artículo 88° del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado por el Decreto Supremo N° 054-99-EF; y,

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar, la donación efectuada por la Empresa Nestlé Perú S.A., a favor del Instituto Nacional de Cultura, ascendente a la suma S/. 3 470,00 (Tres Mil Cuatrocientos Setenta y 00/100 Nuevos Soles), según consta en el Cheque de Gerencia N° 31897227 del Citibank, N.A. Sucursal de Lima, que fue depositado en la Cuenta Corriente N° 000-3553906 que el Instituto Nacional de Cultura tiene en el Banco Wiese Sudameris, de conformidad con la Boleta de Depósito N° 050.003.0034.U5801.U5801. Dicha donación ha sido destinada a sufragar los gastos para el concierto "Déjame que te cante ..." que realizó el Coro Nacional de Niños los días 12, 19 y 20 de julio de 2002.

Artículo 2°.- Compréndase a la donación citada en el artículo anterior dentro de los alcances del numeral 1) del inciso d) del artículo 88° del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado por el Decreto Supremo N° 054-99-EF.

Artículo 3°.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el Ministro de Educación y por el Ministro de Economía y Finanzas.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

GERARDO AYZANO DEL CARPIO
Ministro de Educación

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

02219

RESOLUCIÓN SUPREMA N° 030-2003-EF

Lima, 3 de febrero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, la Empresa Minera Yanacocha S.R.L. ha efectuado una donación por la suma de US\$ 1 000,00 (Mil y 00/100 Dólares de Estados Unidos de América), a favor de la Dirección Departamental de Cultura de Cajamarca, órgano desconcentrado del Instituto Nacional de Cultura, destinada a sufragar los gastos de la actividad "Ciclo de Cine y Fotografía Cubana en la Semana Cultural y Artística de Cajamarca";

De conformidad con lo dispuesto por el numeral 1) del inciso d) del artículo 88° del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado por el Decreto Supremo N° 054-99-EF; y,

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar, la donación efectuada por la Empresa Minera Yanacocha S.R.L., a favor de la Dirección Departamental de Cultura de Cajamarca, órgano desconcentrado del Instituto Nacional de Cultura, ascendente a la suma de US\$ 1 000,00 (Mil y 00/100 Dólares de Estados Unidos de América), según consta en el Cheque de Gerencia N° 07924729 del Banco Wiese Sudameris, que fue depositado en la Cuenta Corriente N° 000-1698916 que el Instituto Nacional de Cultura tiene en el Banco Wiese Sudameris, de conformidad con la Boleta de Depósito N° 050.008.0004. U5619. Dicha donación será destinada a sufragar los gastos de la actividad "Ciclo de Cine y Fotografía Cubana en la Semana Cultural y Artística de Cajamarca".

Artículo 2°.- Compréndase a la donación citada en el artículo anterior dentro de los alcances del numeral 1) del inciso d) del artículo 88° del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado por el Decreto Supremo N° 054-99-EF.

Artículo 3°.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el Ministro de Educación y por el Ministro de Economía y Finanzas.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

GERARDO AYZANO DEL CARPIO
Ministro de Educación

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

02220

RESOLUCIÓN SUPREMA N° 031-2003-EF

Lima, 3 de febrero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, El Pacífico Peruano Suiza Compañía de Seguros y Reaseguros ha efectuado una donación por la suma

de US\$ 1 000,00 (Mil y 00/100 Dólares de Estados Unidos de América), a favor de la Dirección Departamental de Cultura de Lambayeque, órgano desconcentrado del Instituto Nacional de Cultura, que será destinada a solventar los gastos para la culminación de los trabajos del Proyecto Museo Tumbas Reales de Sipán;

De conformidad con lo dispuesto por el numeral 1) del inciso d) del artículo 88° del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado por el Decreto Supremo N° 054-99-EF; y,

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar, la donación efectuada por El Pacífico Peruano Suiza Compañía de Seguros y Reaseguros, a favor de la Dirección Departamental de Cultura de Lambayeque, órgano desconcentrado del Instituto Nacional de Cultura, ascendente a la suma de US\$ 1 000,00 (Mil y 00/100 Dólares de Estados Unidos de América), según consta en el Cheque N° 00107394 del Banco de Crédito del Perú, que fue depositado en la Cuenta Corriente N° 000-1698916 que el Instituto Nacional de Cultura tiene en el Banco Wiese Sudameris, de conformidad con la Boleta de Depósito N° 050.003.0009. U5643.U5643. Dicha donación será destinada a solventar los gastos para la culminación de los trabajos del Proyecto Museo Tumbas Reales de Sipán.

Artículo 2°.- Compréndase a la donación citada en el artículo anterior dentro de los alcances del numeral 1) del inciso d) del artículo 88° del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado por el Decreto Supremo N° 054-99-EF.

Artículo 3°.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el Ministro de Educación y por el Ministro de Economía y Finanzas.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

GERARDO AYZANO DEL CARPIO
Ministro de Educación

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

02221

Aceptan donaciones efectuadas a favor del INABIF

RESOLUCIÓN SUPREMA N° 032-2003-EF

Lima, 3 de febrero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, The Church of Jesus Christ of Latter - Day Saints de Salt Lake City, Utah, Estados Unidos de América ha efectuado donaciones a favor del Instituto Nacional de Bienestar Familiar - INABIF, Organismo Público Descentralizado del Ministerio de la Mujer y Desarrollo Social consistentes en diversos bienes;

Que, el inciso k) del Artículo 2° del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado por el Decreto Supremo N° 055-99-EF, establece que no estarán gravadas con el Impuesto General a las Ventas, la importación o transferencia de bienes que se efectúe a título gratuito a favor de Entidades y Dependencias del Sector Público;

De conformidad con lo dispuesto en el inciso k) del Artículo 2° del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, el Decreto Supremo N° 099-96-EF y normas modificatorias; y,

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aceptar y aprobar, las donaciones efectuadas por The Church of Jesus Christ of Latter - Day Saints

de Salt Lake City, Utah, Estados Unidos de América a favor del Instituto Nacional de Bienestar Familiar - INABIF, Organismo Público Descentralizado del Ministerio de la Mujer y Desarrollo Social consistentes en módulos de equipo de higiene, ropa de jóvenes y otros bienes, según Certificados de Donación de fechas 11 y 12 de junio de 2002.

Artículo 2°.- Compréndase a las donaciones citadas en el artículo anterior dentro de los alcances del inciso k) del Artículo 2° del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado por Decreto Supremo N° 055-99-EF.

Artículo 3°.- Transcribese la presente Resolución Suprema a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria -SUNAT- y a la Contraloría General de la República, dentro de los plazos establecidos.

Artículo 4°.- La presente Resolución Suprema será refrendada por el Ministro de Economía y Finanzas y por la Ministra de la Mujer y Desarrollo Social.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

ANA MARÍA ROMERO-LOZADA LAUEZZARI
Ministra de la Mujer y Desarrollo Social

02222

Designan representante ante la Comisión Ejecutiva constituida mediante el D.S. N° 002-2003-PCM

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 036-2003-EF/10

Lima, 3 de febrero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, mediante Decreto Supremo N° 002-2003-PCM, se aprobó las "Bases para la estrategia de Superación de la Pobreza y Oportunidades Económicas para los Pobres", como documento que orienta la formulación y ejecución de dicha estrategia;

Que, el artículo 2° del mencionado Decreto Supremo se constituye una Comisión Ejecutiva que está integrada, entre otros, por un representante del Ministerio de Economía y Finanzas;

Que, en consecuencia resulta necesario designar al representante del Ministerio de Economía y Finanzas en la mencionada Comisión Ejecutiva;

De conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 27594;

SE RESUELVE:

Artículo Único.- Designar al señor CARLOS RICSE CATANO, como representante del Ministerio de Economía y Finanzas, en la Comisión Ejecutiva a la que se refiere el artículo 2° del Decreto Supremo No. 002-2003-PCM.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

02183

Designan representante ante la Comisión Multisectorial a la que se refiere la R.S. N° 002-2003-JUS

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 037-2003-EF/10

Lima, 3 de febrero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución Suprema N° 002-2003-JUS, se conformó una Comisión Multisectorial, encargada de elaborar la propuesta final de solución referida al caso CIDH N° 11.830 - Trabajadores Cesados del Congreso de la República;

Que, la norma legal menciona asimismo que la Comisión Multisectorial está conformada, entre otros, por un representante del Ministerio de Economía y Finanzas;

Que, en consecuencia resulta necesario designar al representante del Ministerio de Economía y Finanzas ante la mencionada Comisión Multisectorial;

De conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 27594;

SE RESUELVE:

Artículo Único.- Designar al señor RODOLFO ACUÑA NAMIHAS, como representante del Ministerio de Economía y Finanzas, ante la Comisión Multisectorial a la que se refiere la Resolución Suprema N° 002-2003-JUS.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

02184

Aceptan renuncia de presidente, dejan sin efecto nombramiento y cesan a miembros de la Comisión Especial Administradora del Fondo Económico Especial del D.U. N° 019-98

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 038-2003-EF/10

Lima, 3 de febrero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, mediante la Resolución Ministerial N° 152-98-EF/10, se nombró como miembros de la Comisión Especial Administradora del Fondo Económico Especial a que se refiere el Artículo 3° del Decreto de Urgencia N° 019-98, al señor Jorge Arana Cocha y a la doctora Armida Murguía Sánchez, respectivamente;

Que, resulta necesario cesar en el cargo al señor Jorge Arana Cocha y dejar sin efecto el nombramiento de la doctora Armida Murguía Sánchez;

Que, mediante Resolución Ministerial N° 234-2002-EF/10 se nombró al Ing. Oscar Zaldívar Álvarez como Presidente de la Comisión Especial Administradora del Fondo Económico Especial, a que se refiere el Artículo 3 del Decreto de Urgencia N° 019-98;

Que, el Ing. Oscar Zaldívar Álvarez ha formulado renuncia al cargo de Presidente de la Comisión señalada en el párrafo anterior;

De conformidad con lo dispuesto por el Artículo 37° del Decreto Legislativo N° 560 y los Decretos de Urgencia N°s. 111-97 y 019-98;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Dejar sin efecto el nombramiento de la doctora Armida Murguía Sánchez, como miembro de la Comisión Especial Administradora del Fondo Económico Especial a que se refiere el Artículo 3° del Decreto de Urgencia N° 019-98.

Artículo 2°.- Cesar al doctor Jorge Arana Cocha en el cargo de miembro de la Comisión Especial Administradora del Fondo Económico Especial a que se refiere el Artículo 3° del Decreto de Urgencia N° 019-98.

Artículo 3°.- Aceptar la renuncia del Ing. Oscar Zaldívar Álvarez, al cargo de Presidente de la Comisión Especial Administradora del Fondo Económico Especial a que se refiere el Artículo 3° del Decreto de Urgencia N° 019-98, dándosele gracias por los servicios prestados.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

02185

Designan representante ante la Comisión Negociadora de Convenios de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 039-2003-EF/10

Lima, 3 de febrero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución Suprema N° 007-2003-EF, se constituyó una Comisión Negociadora de Convenios de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones;

Que, la norma legal menciona asimismo que dicha Comisión está conformada, entre otros, por un representante del Ministerio de Economía y Finanzas;

Que, en consecuencia resulta necesario designar al representante del Ministerio de Economía y Finanzas ante la mencionada Comisión;

De conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 27594;

SE RESUELVE:

Artículo Único.- Designar al señor JAVIER ILLESCAS MUCHA, como representante del Ministerio de Economía y Finanzas, ante la Comisión Negociadora de Convenios de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones a la que se refiere la Resolución Suprema N° 007-2003-EF.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

02186

Aprueban transferencia parcial de recursos remanentes del FONREPE al Fondo de Respaldo para la ejecución de un Programa de Afianzamiento para la Pequeña y Micro Empresa

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 040-2003-EF/11

Lima, 3 de febrero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, mediante Decreto de Urgencia N° 056-96 se constituyó en el Ministerio de Economía y Finanzas un Fondo de Respaldo destinado a la ejecución de un Programa de Afianzamiento para la Pequeña y Micro Empresa (Fondo Decreto de Urgencia N° 056-96), encargándose su administración en Comisión de Confianza a la Corporación Financiera de Desarrollo S.A. - COFIDE;

Que, por Resolución Ministerial N° 055-97-EF/11, se aprobó el Convenio de Comisión de Confianza y su Reglamento Operativo, para la administración del Fondo de Respaldo destinado a la ejecución del Programa de Afianzamiento para la Pequeña y Micro Empresa a que se refiere el primer considerando de la presente Resolución;

Que, el Programa de Afianzamiento para la Pequeña y Micro Empresa ha permitido respaldar créditos hasta por US\$ 102 millones a través de 112 mil operaciones, cifras que confirman la expansión del respaldo al importante sector de las pequeñas y microempresas;

Que, por la continua expansión de las necesidades crediticias de la Pequeña y Micro Empresa, resulta de suma importancia incrementar el citado Fondo Decreto de Urgencia N° 056-96;

Que, mediante disposiciones contenidas en el tercer y cuarto párrafo del artículo 2° del Decreto de Urgencia N° 050-2002, se autorizó al Ministerio de Economía y Finanzas transferir recursos adicionales al Fondo Decreto de Urgencia N° 056-96, transferencia que deberá ser autorizada mediante Resolución Ministerial;

Que, los recursos provendrán del Fondo de Respaldo a la Pequeña Empresa (FONREPE) creado mediante Decreto Legislativo N° 879 y modificado por la Ley N° 27086 cuya vigencia culmina en enero del 2003, el cual cuenta con inversiones y no viene emitiendo nuevas garantías;

Que, descontadas las obligaciones pendientes del FONREPE, se estima se puede transferir de inmediato al Fondo Decreto de Urgencia N° 056-96 un monto inicial de US\$ 5 millones;

De conformidad con el Decreto de Urgencia N° 050-2002;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar la transferencia parcial de US\$ 5 000 000,00 (CINCO MILLONES Y 00/100 DÓLARES AMERICANOS) de los recursos remanentes del Fondo de Respaldo a la Pequeña Empresa (FONREPE) establecido mediante Decreto Legislativo N° 879 y modificado por la Ley N° 27086, para incrementar los recursos del Fondo de Respaldo, constituido por Decreto de Urgencia N° 056-96, destinado a la ejecución del Programa de Afianzamiento para la Pequeña y Micro Empresa.

Artículo 2º.- Autorizar a la Dirección General de Tesoro Público del Ministerio de Economía y Finanzas a retirar recursos del FONREPE hasta por la suma indicada en el artículo anterior y a efectuar su transferencia financiera al Fondo de Respaldo constituido por el Decreto de Urgencia N° 056-96.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

02187

Designan integrante de Comisión Administradora de Carteras creada por el D.U. N° 032-95

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 041-2003-EF/10

Lima, 3 de febrero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, por Resolución Ministerial N° 150-2000-EF/10, se designó, entre otros, al señor Oscar Manuel Blanco Sánchez como miembro de la Comisión Administradora de Carteras constituida por el Artículo 6º del Decreto de Urgencia N° 032-95, habiéndose ratificado dicha designación mediante Resolución Ministerial N° 185-2002-EF/10;

Que, el citado funcionario ha formulado renuncia al mencionado cargo;

Que, es conveniente aceptar la renuncia formulada por el señor Oscar Manuel Blanco Sánchez, y designar al nuevo miembro ante la referida Comisión;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 27594 y el Artículo 6º del Decreto de Urgencia N° 032-95;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aceptar las renuncia presentada por el señor Oscar Manuel Blanco Sánchez al cargo de miembro de la Comisión Administradora de Carteras constituida por el Artículo 6º del Decreto de Urgencia N° 032-95, dándoseles las gracias por los servicios prestados.

Artículo 2º.- Designar, al señor José Antonio Chilet Manco como integrante de la Comisión Administradora de Carteras creada por el Decreto de Urgencia N° 032-95.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

JAVIER SILVA RUETE
Ministro de Economía y Finanzas

02188

MINCETUR

Autorizan viaje de Gerente de Turismo (e) de PROMPERU a EE.UU. para participar en "Workshop-Educational Travel Conference 2003"

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 034-2003-MINCETUR/DM

Lima, 30 de enero de 2003

Vista la Carta N° C.46.2003/PPSE de la Secretaría Ejecutiva de la Comisión de Promoción del Perú -PROMPERU-.

CONSIDERANDO:

Que, del 6 al 8 de febrero del 2003, en la ciudad de Washington, Estados Unidos de Norteamérica, se llevará a cabo el "Workshop – Educational Travel Conference 2003", evento que tiene como finalidad promover ante el sector turístico americano los atractivos y la oferta turística con que cuenta nuestro país;

Que, los workshops constituyen uno de los más importantes canales de distribución para la promoción focalizada a los profesionales turísticos del país-mercado, ya que se trata de eventos exclusivamente dirigidos a los tours operadores mayoristas y agentes de viajes vendedores o potenciales vendedores de nuestra oferta;

Que, resulta necesaria la designación de un representante especializado de la Comisión de Promoción del Perú -PromPerú-, para que participe en dicho evento y se haga cargo de la atención y explicación técnica turística en la mesa de trabajo de PromPerú, y de establecer contacto directo con los principales mayoristas americanos y la realización de encuestas y levantamiento de información para la base de datos de PromPerú;

De conformidad con lo dispuesto por las Leyes N°s. 27790, 27879, 27619 y Decreto Supremo N° 047-2002-PCM;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Autorizar el viaje de la señora, María del Pilar Lazarte Conroy, Gerente de Turismo (e) de la Comisión de Promoción del Perú -PromPerú-, del 5 al 9 de febrero del 2003, a la ciudad de Washington, Estados Unidos de Norteamérica, para los fines expuestos en la parte considerativa de la presente Resolución.

Artículo 2º.- Los gastos que ocasione el cumplimiento de la presente Resolución serán con cargo del Presupuesto de la Unidad Ejecutora 003, Comisión de Promoción del Perú – PromPerú, del Pliego 035 Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, de acuerdo al siguiente detalle:

- Viáticos	:	US\$ 880.00
- Pasajes	:	US\$ 857.00
- Tarifa Córpac	:	US\$ 28.00

Artículo 3º.- Dentro de los quince días calendario siguientes de efectuado el viaje, la funcionaria autorizada mediante el artículo 1º de la presente Resolución Ministerial, deberá presentar al Titular de la Entidad, un informe detallado describiendo las acciones realizadas y logros obtenidos durante el evento; asimismo deberá cumplir con la rendición de cuenta correspondiente, ante la Gerencia de Administración y Finanzas de PromPerú.

Artículo 4º.- La presente Resolución no da derecho a exoneración de impuestos o de derechos aduaneros, de ninguna clase o denominación.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

FERNANDO VILLARÁN DE LA PUENTE
Ministro de Trabajo y Promoción del Empleo
Encargado de la Cartera de
Comercio Exterior y Turismo

02120

JUSTICIA

Aceptan renuncia de Procuradora Pública a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio del Interior

**RESOLUCIÓN SUPREMA
Nº 004-2003-JUS**

Lima, 3 de febrero de 2003

Vista, la renuncia que al cargo de Procurador Público a cargo de los Asuntos Judiciales del Ministerio del Interior, formula la Dra. Rosa MAVILA LEÓN;

CONSIDERANDO:

Que, la citada profesional ha puesto su cargo a disposición, por lo que resulta necesario emitir la correspondiente resolución administrativa;

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 47º de la Constitución Política del Perú, en los Decretos Leyes N°s. 17537 y 25993 y en el Decreto Supremo N° 002-2001-JUS;

y,

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aceptar a partir de la fecha de expedición de la presente resolución, la renuncia formulada por la doctora ROSA MAVILA LEÓN, como Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio del Interior, dándosele las gracias por los importantes servicios prestados a la Nación.

Artículo 2º.- La presente Resolución Suprema será reñrendada por los Ministros de Justicia y del Interior.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

FAUSTO HUMBERTO ALVARADO DODERO
Ministro de Justicia

ALBERTO SANABRIA ORTÍZ
Ministro del Interior

02223

Designan Procurador Público del Estado a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio del Interior

**RESOLUCIÓN SUPREMA
Nº 005-2003-JUS**

Lima, 3 de febrero de 2003

CONSIDERANDO:

Que se encuentra vacante el cargo de Procurador Público del Estado a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio del Interior; por lo que es necesario proceder a la designación del funcionario que desempeñe dicho cargo;

De conformidad con lo dispuesto en el inciso 8) del artículo 118º y el artículo 47º de la Constitución Política del Perú, en los Decretos Leyes N°s. 17537 y 25993 y en el Reglamento para la designación de Procurador Público, aprobado por Decreto Supremo N° 002-2000-JUS; y,

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Designar, a partir de la fecha de expedición de la presente Resolución al doctor Carlos E. ESCOBAR PINEDA, como Procurador Público del Estado a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio del Interior.

Artículo 2º.- La presente Resolución Suprema será reñrendada por el Ministro de Justicia y el Ministro del Interior.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Dr. ALEJANDRO TOLEDO
Presidente Constitucional de la República

FAUSTO HUMBERTO ALVARADO DODERO
Ministro de Justicia

ALBERTO SANABRIA ORTÍZ
Ministro del Interior

02224

MIMDES

Declaran que se ha aprobado la elección del Presidente y Secretario Ejecutivo de la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional del FONCODES

**FONDO NACIONAL DE COMPENSACIÓN Y
DESARROLLO SOCIAL**

**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN EJECUTIVA
Nº 012-2003-FONCODES/DE**

Lima, 27 de enero de 2003

VISTOS:

El Memorándum N° 002-2003-FONCODES/DE de fecha 21 de enero de 2003 e Informe Legal N° 21-2003-FONCODES/GAL de fecha 23 de enero de 2003;

CONSIDERANDO:

Que, mediante Acuerdo N° 066-2002 adoptado en la Sesión de Directorio N° 148 de fecha 21 de noviembre de 2002, se aprueba la nueva conformación de la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional, encargándose a la Dirección Ejecutiva adoptar las acciones administrativas necesarias para su debida implementación, y delegándose a la citada Comisión la facultad de aprobar su Reglamento de Funcionamiento y otros instrumentos normativos de gestión, con cargo a dar cuenta al Directorio en su próxima sesión luego de aprobados los mismos; asimismo se dispuso que una vez designados los representantes por las respectivas instituciones que la conforman, se haga de conocimiento a los señores Directores en la primera Sesión de Directorio del 2003;

Que, el precitado Acuerdo se adopta visto el Informe N° 8-2002-FONCODES/DE-CTI mediante el cual la Presidencia de la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional propone la reestructuración de dicha Comisión a fin que esté integrada por un representante del Colegio de Ingenieros del Perú, un representante de la Mesa de Concertación para la Lucha contra la Pobreza y un representante de la Comisión Nacional de Lucha contra la Corrupción y la Promoción de la Ética y Transparencia en la Gestión Pública, quienes elegirán entre sí al Presidente de la Comisión, y un representante de la Defensoría del Pueblo en calidad de observador, señalándose que ello permitiría que los representantes externos a FONCODES tengan mayor participación y que los Organos de Línea de la Institución tengan la función de canales de información para los comisionados, asimismo se refiere que la Comisión contará con una Secretaría Ejecutiva que tendrá a su cargo un Equipo Técnico Profesional, quienes formarían parte del Cuadro de Asignación de Personal de la Entidad;

Que, mediante Resolución de la Dirección Ejecutiva N° 004-2003-FONCODES/DE de fecha 10 de enero de 2003, entre otros, se precisa la nueva conformación de la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional, según lo aprobado por el Directorio de la Entidad mediante Acuerdo N° 066-2002, así como que con arreglo al citado Acuerdo de Directorio la Comisión aprobará su Reglamento de Funcionamiento y otros instrumentos normativos de gestión, con cargo a dar cuenta al Directorio en su próxima sesión luego de aprobados los mismos, y que contará con una Secretaría Ejecutiva que tendrá a su cargo un Equipo Técnico Profesional;

Que, mediante Acuerdo N° 001-01-CTI-2003 adoptado por la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional en su Sesión N° 001-2003 de fecha 14 de enero de 2003, se aprueba por unanimidad la elección del Presidente de la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional recaída en el representante del Colegio de Ingenieros del Perú, Ing. Amadeo Prado Benítez, por el período 2003;

Que, mediante Memorándum N° 002-2003-FONCODES/DE de fecha 21 de enero de 2003, la Dirección Ejecutiva solicita a la Gerencia de Asesoría Legal que con arreglo al Acuerdo N° 001-01-CTI-2003 antes señalado y cuya transcripción se adjunta, se proyecte y tramite la Resolución correspondiente;

Que, los literales c) y d) del artículo 11° del Decreto Ley N° 26157, Ley de FONCODES, establecen que en su gestión FONCODES se rige por las reglas de transparencia en sus acciones y eficiencia en alcanzar sus objetivos y asignación de recursos, y el artículo 3° de la Resolución de Contraloría N° 123-2000-CG, adiciona en las Normas Técnicas de Control Interno aprobadas mediante R.C. N° 072-98-CG, la NTC N° 700: "Normas de Control Interno para una Cultura de Integridad, Transparencia y Responsabilidad en la Función Pública";

Que, el numeral 9.1 del artículo 9° de la Ley N° 27815, Ley del Código de Ética de la Función Pública, dispone que el Órgano de la Alta Dirección de cada Entidad Pública ejecuta en la institución de su competencia, las medidas para promover la cultura de probidad, transparencia, justicia y servicio público establecida en dicho dispositivo;

Que, por lo antes expuesto es conveniente declarar que en virtud al Acuerdo N° 001-01-CTI-2003 adoptado por la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional, el ejercicio del cargo de Presidente de la Comisión ha recaído en el representante del Colegio de Ingenieros del Perú, Ing. Amadeo Prado Benítez;

Con las visiones de la Gerencia General, Gerencia de Planeamiento y Sistemas, Gerencia de Administración y Finanzas, y Gerencia de Asesoría Legal; y,

De conformidad con el Decreto Ley N° 26157, Ley de FONCODES; Ley N° 27815, Ley del Código de Ética de la Función Pública; Resolución de Contraloría N° 123-2000-CG; y en uso de las facultades conferidas por el literal n) del artículo 24° del Decreto Supremo N° 057-93-PCM que aprueba el Estatuto de FONCODES; y con cargo a dar cuenta al Directorio;

RESUELVE:

Artículo 1°.- Declarar que en virtud a lo aprobado por la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional mediante Acuerdo N° 001-01-CTI-2003 de su Sesión N° 001-2003 de fecha 14 de enero de 2003, el ejercicio del cargo de Presidente de la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional de FONCODES, durante el presente año, ha recaído en el representante del Colegio de Ingenieros del Perú, Ing. Amadeo Prado Benítez.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALEJANDRO NARVÁEZ LICERAS
Director Ejecutivo

02179

FONDO NACIONAL DE COMPENSACIÓN Y DESARROLLO SOCIAL

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN EJECUTIVA N° 013-2003-FONCODES/DE

Lima, 27 de enero de 2003

VISTOS:

El Memorándum N° 002-2003-FONCODES/DE de fecha 21 de enero de 2003 e Informe Legal N° 21-2003-FONCODES/GAL de fecha 23 de enero de 2003;

CONSIDERANDO:

Que, mediante Acuerdo N° 066-2002 adoptado en la Sesión de Directorio N° 148 de fecha 21 de noviembre de 2002, se aprueba la nueva conformación de la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional, encargándose a la Dirección Ejecutiva adoptar las acciones admi-

nistrativas necesarias para su debida implementación, y delegándose a la citada Comisión la facultad de aprobar su Reglamento de Funcionamiento y otros instrumentos normativos de gestión, con cargo a dar cuenta al Directorio en su próxima sesión luego de aprobados los mismos; asimismo se dispuso que una vez designados los representantes por las respectivas instituciones que la conforman, se haga de conocimiento a los señores Directores en la primera Sesión de Directorio del 2003;

Que, el precitado Acuerdo se adopta visto el Informe N° 8-2002-FONCODES/DE-CTI mediante el cual la Presidencia de la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional propone la reestructuración de dicha Comisión a fin que esté integrada por un representante del Colegio de Ingenieros del Perú, un representante de la Mesa de Concertación para la Lucha contra la Pobreza y un representante de la Comisión Nacional de Lucha contra la Corrupción y la Promoción de la Ética y Transparencia en la Gestión Pública, quienes elegirían entre sí al Presidente de la Comisión, y un representante de la Defensoría del Pueblo en calidad de observador, señalándose que ello permitiría que los representantes externos a FONCODES tengan mayor participación y que los Órganos de Línea de la Institución tengan la función de canales de información para los comisionados, asimismo se refiere que la Comisión contará con una Secretaría Ejecutiva que tendrá a su cargo un Equipo Técnico Profesional, quienes formarían parte del Cuadro de Asignación de Personal de la Entidad;

Que, mediante Resolución de la Dirección Ejecutiva N° 004-2003-FONCODES/DE de fecha 10 de enero de 2003, entre otros, se precisa la nueva conformación de la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional, según lo aprobado por el Directorio de la Entidad mediante Acuerdo N° 066-2002, así como que con arreglo al citado Acuerdo de Directorio la Comisión aprobará su Reglamento de Funcionamiento y otros instrumentos normativos de gestión, con cargo a dar cuenta al Directorio en su próxima sesión luego de aprobados los mismos, y que contará con una Secretaría Ejecutiva que tendrá a su cargo un Equipo Técnico Profesional;

Que, mediante Acuerdo N° 002-01-CTI-2003 adoptado por la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional en su Sesión N° 001-2003 de fecha 14 de enero de 2003, se aprueba por unanimidad la designación del Dr. Francisco José Ambía Camargo en el cargo de Secretario Ejecutivo de la Comisión, por el período 2003;

Que, mediante Memorándum N° 002-2003-FONCODES/DE de fecha 21 de enero de 2003, la Dirección Ejecutiva solicita a la Gerencia de Asesoría Legal que con arreglo al Acuerdo N° 002-01-CTI-2003 antes señalado y cuya transcripción se adjunta, se tramite la Resolución correspondiente;

Que, los literales c) y d) del artículo 11° del Decreto Ley N° 26157, Ley de FONCODES, establecen que en su gestión FONCODES se rige por las reglas de transparencia en sus acciones y eficiencia en alcanzar sus objetivos y asignación de recursos, y el artículo 3° de la Resolución de Contraloría N° 123-2000-CG, adiciona en las Normas Técnicas de Control Interno aprobadas mediante R.C. N° 072-98-CG, la NTC N° 700: "Normas de Control Interno para una Cultura de Integridad, Transparencia y Responsabilidad en la Función Pública";

Que, el numeral 9.1 del artículo 9° de la Ley N° 27815, Ley del Código de Ética de la Función Pública, dispone que el Órgano de la Alta Dirección de cada Entidad Pública ejecuta en la institución de su competencia, las medidas para promover la cultura de probidad, transparencia, justicia y servicio público establecida en dicho dispositivo;

Que, por lo antes expuesto es conveniente declarar que en virtud al Acuerdo N° 002-01-CTI-2003 adoptado por la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional, el ejercicio del cargo de Secretario Ejecutivo de la Comisión ha recaído en el Dr. Francisco José Ambía Camargo;

Con las visiones de la Gerencia General, Gerencia de Planeamiento y Sistemas, Gerencia de Administración y Finanzas, y Gerencia de Asesoría Legal; y,

De conformidad con el Decreto Ley N° 26157, Ley de FONCODES; Ley N° 27815, Ley del Código de Ética de la Función Pública; Resolución de Contraloría N° 123-2000-CG; y en uso de las facultades conferidas por el literal n) del artículo 24° del Decreto Supremo N° 057-93-PCM que aprueba el Estatuto de FONCODES; y con cargo a dar cuenta al Directorio;

RESUELVE:

Artículo 1°.- Declarar que en virtud a lo aprobado por la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional

nal mediante Acuerdo N° 002-01-CTI-2003 de su Sesión N° 001-2003 de fecha 14 de enero de 2003, el ejercicio del cargo de Secretario Ejecutivo de la Comisión de Transparencia, Ética y Probidad Institucional de FONCODES, durante el presente año, ha recaído en el Dr. Francisco José Ambía Camargo.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALEJANDRO NARVÁEZ LICERAS
Director Ejecutivo

02180

RELACIONES EXTERIORES

Declaran improcedente recomendación del Consejo de Investigación Ad Hoc para declarar prescrita acción administrativa contra responsables de cese de funcionarios del Servicio Diplomático

RESOLUCIÓN MINISTERIAL
N° 0093-2003-RE

Lima, 3 de febrero de 2003

Vista la comunicación de fecha 30 de enero de 2003 del Consejo de Investigación para el caso del cese de 117 funcionarios del Servicio Diplomático, dispuesto por la R.S. N° 453-92-RE, en la que se recomienda que "... no obstante los graves hechos que culminaron con el arbitrario e ilegal cese de 117 funcionarios del Servicio Diplomático que conculcó derechos fundamentales que le reconocían la Constitución del Estado, y que, asimismo, lesionaron la institucionalidad del Servicio Diplomático de la República, se declare prescrita la facultad de la autoridad para determinar la existencia de las infracciones administrativas..."; y,

CONSIDERANDO:

Que, la recomendación a que se refiere la comunicación de vistos pretende sustentarse en el artículo 173° del D.S. N° 005-90-PCM y en el artículo 233° de la Ley de Procedimiento Administrativo General - Ley N° 27444 -;

Que, el artículo 233° de la Ley de Procedimiento Administrativo General - Ley N° 27444 -, establece como plazo de prescripción de la capacidad administrativo-punitiva del Estado cinco años contados a partir de la promulgación de la citada Ley, de fecha 11 de abril de 2001, en armonía con el segundo párrafo del artículo 103° de la Constitución Política del Estado, que manda que "ninguna ley tiene fuerza ni efectos retroactivos, salvo en materia penal...";

Que, el D.S. N° 005-90-PCM, Reglamento de la Ley de Bases de la Carrera Administrativa y Remuneraciones del Sector Público, en su artículo 173° precisa que "... el proceso administrativo y disciplinario deberá iniciarse en el plazo no mayor de un año contado a partir del momento en que la autoridad competente tenga conocimiento de la comisión de la falta disciplinaria...";

Que, ninguna de las dos normas citadas acoge la posibilidad de ser interpretadas en el sentido sugerido por la comunicación de vistos; y más bien la rechazan categóricamente;

Que, en armonía con el artículo 233° de la Ley de Procedimiento Administrativo General - Ley N° 27444 - corresponde a la Autoridad resolver la procedencia de la solicitud de prescripción;

Que, los procesos de investigación deben -dentro del marco de restablecimiento democrático del Servicio Diplomático de la República- concluir identificando las responsabilidades administrativas, civiles y penales en que habrían incurrido los funcionarios identificados en los informes finales de la Comisión Especial de Alto Nivel, creada por R.M. N° 0172-2002-RE, de fecha 20 de febrero de 2002, ampliada por R.M. N° 0760-2002-RE, de fecha 14 de julio de 2002, de conformidad con la R.M. N° 1021-2002-RE de fecha 1 de octubre de 2002; y,

SE RESUELVE

Artículo 1º.- Declarar improcedente la recomendación del Consejo de Investigación Ad-Hoc que propone se declare prescrita la acción administrativa contra los respon-

sables del cese de 117 funcionarios del Servicio Diplomático por R.S. N° 453-92-RE.

Artículo 2º.- Los procesos de investigación en curso seguirán conforme a su estado y deberán concluir en un plazo adicional improrrogable de diez días hábiles, contados a partir de la presente Resolución y bajo responsabilidad de los miembros del Consejo de Investigación. Los dictámenes finales de los Consejos de Investigación, conforme a ley, deberán incluir la identificación de las responsabilidades administrativas, civiles y penales a que hubiere lugar.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALLAN WAGNER TIZÓN
Ministro de Relaciones Exteriores

02206

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Designan Directora de la Oficina de Proyectos del Viceministerio de Comunicaciones

RESOLUCIÓN MINISTERIAL
N° 087-2003-MTC/03

Lima, 31 de enero de 2003

CONSIDERANDO:

Que, mediante Ley N° 27791, se aprueba la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, determinándose su estructura orgánica básica, competencia y funciones;

Que, el Reglamento de Organización y Funciones del MTC, aprobado mediante Decreto Supremo N° 041-2002-MTC, contempla una Oficina de Proyectos dentro de la estructura orgánica del Viceministerio de Comunicaciones, a cargo de un Director;

Que, en consecuencia, es necesario designar al funcionario que desempeñará dicho cargo;

De conformidad con lo establecido en las Leyes N°s. 27791 y 27594, Decreto Legislativo N° 560 y el Decreto Supremo N° 041-2002-MTC;

SE RESUELVE:

Artículo Único.- Designar a la ingeniera Carmen Nieves Berrocal Cuadros en el cargo de Directora de la Oficina de Proyectos del Viceministerio de Comunicaciones.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

JAVIER REÁTEGUI ROSSELLÓ
Ministro de Transportes y Comunicaciones

02165

Aprueban modificación de la RAP 121 - Certificación y Requisitos de Operación para el Transporte Aéreo Nacional e Internacional

RESOLUCIÓN DIRECTORAL
N° 284-2002-MTC/12

Lima, 9 de diciembre del 2002

CONSIDERANDO:

Que, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es la encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú siendo competente para aprobar y modificar las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP), conforme lo señala el literal c) del artículo 9° de la Ley N° 27261 - Ley de Aeronáutica Civil del Perú;

Que, por su parte el artículo 7º del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil aprobado mediante D.S. N° 050-2001-MTC, señala que la Dirección General de Aeronáutica Civil pondrá en conocimiento público los proyectos sujetos a aprobación o modificación de las RAP con una antelación de quince días calendario;

Que, en cumplimiento del artículo 7º del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil mediante R.D. N° 220-2002-MTC/15.16 se aprobó la difusión del proyecto de modificación de la RAP 121-CERTIFICACIÓN Y OPERACIÓN PARA EL TRANSPORTE AÉREO NACIONAL E INTERNACIONAL, el cual ha recibido los comentarios, sugerencias y observaciones del público interesado;

Que, habiéndose efectuado la evaluación del mismo dentro del proceso permanente de revisión de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, es necesario expedir el acto administrativo que aprueba la modificación de la RAP señalada;

De conformidad con el artículo 9º de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261 y estando a lo opinado por la Dirección de Seguridad Aérea;

SE RESUELVE:

Artículo Único.- Aprobar la modificación de la RAP 121-CERTIFICACIÓN Y REQUISITOS DE OPERACIÓN PARA EL TRANSPORTE AÉREO NACIONAL E INTERNACIONAL, cuyo texto forma parte integrante de la presente resolución.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

WILSON BENZAQUÉN R.
Director General de Aeronáutica Civil

**MINISTERIO DE
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

**DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE AÉREO
REGULACIONES AERONÁUTICAS DEL PERÚ**

R A P - 121

**CERTIFICACIÓN Y REQUISITOS DE OPERACIÓN
PARA EL TRANSPORTE AÉREO NACIONAL E
INTERNACIONAL**

REFERENCIA:

**ANEXO 6 (OACI) OPERACIONES DE AERONAVES
ANEXO 8 (OACI) AERONAVEGABILIDAD**

CAPÍTULO VII: OPERADORES DE AVIACIÓN COMERCIAL Y AEROPUERTOS

SUBPARTE A: GENERALIDADES

- 121.1 Aplicabilidad.
- 121.3 Requerimientos para obtener Certificado de Explotador de Transporte Aéreo: Generalidades y definiciones.
- 121.4 Aplicabilidad de las regulaciones a operadores no autorizados.
- 121.5 Vuelos fletados ("charters") y otras operaciones de servicios especiales: Explotadores de transporte aéreo de servicio nacional o internacional.
- 121.6 Alquiler ("leasing") de aeronaves.
- 121.7 Fletamento de aeronaves ("wet lease").
- 121.9 Operaciones de aviones que tienen una configuración y capacidad de pasajeros de 30 asientos o menos y una capacidad de carga paga máxima de 3,400 Kg. o menos.
- 121.11 Regulaciones aplicables a operaciones en un país extranjero.
- 121.13 Regulaciones aplicables a operaciones de helicópteros: Autorización de desviaciones.
- 121.15 Transporte de drogas, narcóticos, marihuana, sustancias o drogas estimulantes o depresivas.

SUBPARTE B: REGULACIONES PARA OBTENER UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR, NO REGULAR, NACIONAL E INTERNACIONAL Y EL RESPECTIVO PERMISO DE OPERACIÓN

- 121.21 Aplicabilidad.

- 121.23 Certificado de Explotador de Transporte Aéreo y las Especificaciones de Operación.
- 121.25 Contenido del Certificado de Explotador de Transporte Aéreo y las Especificaciones de Operación.
- 121.26 Solicitud del permiso de operación de servicios de transporte aéreo regular, no regular, nacional o internacional.
- 121.27 Emisión del permiso de operación.
- 121.29 Duración del permiso de operación.
- 121.31 Obtención de permisos especiales.
- 121.33 Personal de dirección.
- 121.35 Personal de dirección: Requisitos.
- 121.37 Emisión o negación de un AOC.
- 121.39 Procedimientos de adoctrinamiento de la compañía.

SUBPARTE C: RESERVADO

SUBPARTE D: REGULACIONES QUE GOBIERNAN A TODOS LOS POSEEDORES DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR SEGÚN ESTA PARTE

- 121.71 Aplicabilidad.
- 121.73 Disponibilidad del Certificado de Explotador, del Permiso de Operación y las Especificaciones de Operación.
- 121.75 Uso de las Especificaciones de Operación y su elaboración.
- 121.77 Enmiendas al Certificado de Explotador.
- 121.79 Enmiendas a las Especificaciones de Operación.
- 121.81 Autoridad de inspección.
- 121.83 Cambio de dirección.
- 121.85 Seguridad de vuelo.
- 121.87 Cumplimiento de un AOC.
- 121.89 Sistema de calidad.

SUBPARTE E: APROBACIÓN DE RUTAS A TRANSPORTADORES AÉREOS REGULARES Y NO REGULARES NACIONALES E INTERNACIONALES

- 121.91 Aplicabilidad.
- 121.93 Requerimientos para aprobar una ruta.
- 121.95 Amplitud de la ruta.
- 121.97 Condiciones de los aeropuertos requeridos.
- 121.99 Medios de comunicación.
- 121.101 Facilidades de reportes meteorológicos.
- 121.103 Facilidades de navegación en ruta.
- 121.105 Facilidades de mantenimiento.
- 121.107 Responsable del despacho de aeronaves.
- 121.109 Sistema de seguimiento de los vuelos
- 121.111 Requerimientos del sistema de seguimiento de vuelos

SUBPARTE F: RESERVADO

SUBPARTE G: REQUERIMIENTOS DE MANUALES

- 121.131 Aplicabilidad
- 121.133 Elaboración.
- 121.135 Contenido.
- 121.137 Distribución y disponibilidad.
- 121.139 Requerimiento de manuales a bordo de cada aeronave.
- 121.141 Manual de vuelo de la aeronave.

SUBPARTE H: REQUERIMIENTOS DE LAS AERONAVES

- 121.151 Aplicabilidad.
- 121.153 Requerimientos generales de la aeronave.
- 121.155 Reservado.
- 121.157 Requerimientos de equipamiento y certificación de aeronaves.
- 121.159 Prohibición de aeronaves monomotor.
- 121.161 Limitaciones de las aeronaves: Tipos de rutas.
- 121.163 Pruebas de aviones.
- 121.165 Peso vacío y centro de gravedad: Requisitos de actualización

SUBPARTE I: LIMITACIONES DE OPERACIÓN DE AERONAVES

- 121.171 Aplicación
- 121.173 Generalidades

- 121.175 Aviones a pistón: Limitaciones de Peso
 121.177 Aviones a pistón: Limitaciones de Despegue
 121.179 Aviones a pistón: Limitaciones en ruta con todos los motores operativos.
 121.183 Aviones a pistón con 4 motores: Limitaciones en ruta.
 121.185 Aviones a pistón: Limitaciones de aterrizaje en el aeropuerto de destino
 121.187 Aviones a pistón: Limitaciones de aterrizaje en aeropuerto alternativo.
 121.189 Aviones Categoría Transporte con motor a turbina: Limitaciones de despegue.
 121.191 Aviones de Categoría Transporte con motores a turbina: Limitaciones en ruta con un motor inoperativo.
 121.193 Aviones de Categoría Transporte con motor a turbina: Limitaciones en ruta con 2 motores inoperativos.
 121.195 Aviones de Categoría Transporte con motor a turbina: Limitaciones de aterrizaje en aeropuertos de destino
 121.197 Aviones Categoría Transporte con motores a turbina: Limitaciones de aterrizaje en aeropuertos alternos.
 121.198 Reservado (Para aviones a pistón)
 121.199 Limitaciones de despegue para aviones que no son Categoría Transporte
 121.201 Limitaciones de ruta para aviones no considerados Categoría Transporte: con un motor inoperativo
 121.203 Limitaciones de aterrizaje para aviones que no son de Categoría Transporte: aeropuerto de destino
 121.205 Limitaciones de aterrizaje para aviones que no son de Categoría Transporte: Aeropuerto Alternativo
 121.207 Avión de transporte con Certificado Provisional: limitaciones operativas

SUBPARTE J: REQUERIMIENTOS ESPECIALES DE AERONAVEGABILIDAD

- 121.211 Aplicabilidad.
 121.213 Requerimientos especiales de aeronavegabilidad: Generalidades.
 121.215 Interiores de cabina.
 121.217 Puertas internas.
 121.219 Ventilación.
 121.221 Protección contra incendio.
 121.223 Pruebas de cumplimiento con la Sección 121.221.
 121.225 Fluido de deshielo de hélice.
 121.227 Configuración del sistema de líneas de presión de alimentación cruzada ("cross-feed").
 121.229 Ubicación de los tanques de combustible.
 121.231 Conexiones y líneas del sistema de combustible.
 121.233 Líneas y conexión de combustible en zonas designadas con probabilidad de fuego.
 121.235 Válvulas de combustible.
 121.237 Líneas y conexiones de aceite en ciertas zonas designadas con probabilidad de fuego.
 121.239 Válvulas de aceite.
 121.241 Drenajes del sistema de aceite.
 121.243 Líneas de ventilación de los motores.
 121.245 Paredes de fuego.
 121.247 Construcción de paredes de fuego.
 121.249 Cubiertas de motor.
 121.251 Diafragma en la sección de accesorios del motor.
 121.253 Protección contra el fuego del motor.
 121.255 Fluidos inflamables.
 121.257 Medios de corte.
 121.259 Líneas y conexiones.
 121.261 Líneas de ventilación y drenaje.
 121.263 Sistemas extintores de fuego.
 121.265 Agentes extintores de fuego.
 121.267 Desahogo de presión de los contenedores de agentes extintores.
 121.269 Temperatura de los compartimentos en que se encuentran los contenedores de agentes extintores.
 121.271 Materiales del sistema extintor de incendio.
 121.273 Sistemas detectores de fuego.
 121.275 Detectores de fuego.
 121.277 Protección contra el fuego de otros componentes del avión.
 121.279 Control del funcionamiento del motor.

- 121.281 Independencia del sistema de combustible.
 121.283 Prevención de hielo en el sistema de admisión de aire.
 121.285 Transporte de carga en compartimento de pasajeros.
 121.287 Transporte de carga en los compartimentos de carga.
 121.289 Tren de Aterrizaje: Dispositivo de aviso auditivo.
 121.291 Demostración de procedimientos de evacuación en emergencia.

SUBPARTE K: REQUERIMIENTOS DE EQUIPOS E INSTRUMENTOS

- 121.301 Aplicabilidad.
 121.303 Equipos e instrumentos del avión.
 121.305 Equipos de navegación y de vuelo.
 121.306 Equipos electrónicos portátiles
 121.307 Instrumentos de motor.
 121.308 Protección de fuego para lavatorio.
 121.309 Equipos de emergencia.
 121.310 Equipos de emergencia adicional.
 121.311 Asientos, cinturones de seguridad y arneses de hombro.
 121.312 Materiales para interiores de compartimentos.
 121.313 Equipos diversos.
 121.314 Compartimento de carga y equipaje.
 121.315 Procedimientos de chequeo de cabina de mando.
 121.316 Tanques de combustible.
 121.317 Información a los pasajeros.
 121.318 Sistema de comunicación con el pasajero.
 121.319 Sistema de intercomunicación de la tripulación.
 121.321 Transmisor Localizador de Emergencia (ELT)
 121.323 Instrumentos y equipos para operaciones nocturnas.
 121.325 Instrumentos y equipos para operaciones bajo IFR o sobre techos de nubes.
 121.327 Oxígeno suplementario: Aeronaves con motores convencionales o reciprocos.
 121.329 Oxígeno suplementario para subsistencia en aviones propulsados por turboreactores.
 121.331 Requerimientos de oxígeno suplementario para aviones con cabina presurizada: Aviones propulsados por motores reciprocos.
 121.333 Oxígeno suplementario para descensos de emergencia y primeros auxilios; aviones turbo hélice o turboreactores con cabina presurizada.
 121.335 Equipos estándares.
 121.337 Equipos de protección para respiración.
 121.339 Equipo de emergencia para operaciones prolongadas sobre agua.
 121.340 Medios de flotación de emergencia.
 121.341 Equipos para operaciones en condiciones de formación de hielo.
 121.342 Sistema de indicación de calefacción del tubo pitot.
 121.343 Registrador de datos de vuelo (FDR): Tipos.
 121.344 Registrador de datos de vuelo (FDR): Duración.
 121.344(a) Registrador de datos de vuelo (FDR): Aviones para los cuales se haya extendido por primera vez el correspondiente certificado de aeronavegabilidad el 1 de enero de 1989, o en fecha posterior.
 121.344(b) Registrador de datos de vuelo (FDR): Aviones para los cuales se haya extendido por primera vez el correspondiente certificado de aeronavegabilidad el 1 de enero de 1987, o en fecha posterior, pero antes del 1 de enero de 1989.
 121.344(c) Registrador de datos de vuelo (FDR): Aviones para los cuales se haya extendido por primera vez el correspondiente certificado de aeronavegabilidad antes del 1 de enero de 1987.
 121.344(d) Registrador de datos de vuelo (FDR): Aviones para los cuales se haya extendido por primera vez el correspondiente certificado de aeronavegabilidad después del 1 de enero de 2005.
 121.345 Equipos de radio.
 121.347 Equipo de radio para operaciones bajo VFR sobre rutas navegadas por referencias (pilotaje).
 121.349 Equipo de radio para operaciones bajo VFR sobre rutas no navegadas por referencias; o para operaciones bajo IFR; o sobre el tope de nubes.
 121.351 Equipo de radio y navegación para operaciones extendidas sobre el agua y para otras operaciones.

- 121.353 Equipo de emergencia para operaciones sobre áreas desiertas, selváticas o inhabitadas; explotadores de transporte aéreo nacionales e internacionales; regulares y no regulares.
- 121.355 Equipos para operaciones en las cuales se usan medios de navegación especializados.
- 121.356 Sistema anticollisión y de alerta de tráfico (TCAS/ACAS II).
- 121.357 Requerimientos de equipos de radar meteorológico a bordo.
- 121.358 Requerimientos de equipos del sistema de corrientes de vientos a baja altitud ("wind shear").
RESERVADO
- 121.359 Registrador de voces de cabina.
- 121.360 Sistema de alerta de proximidad a tierra (GPWS) / Sistema de alerta de desviación de la pendiente de planeo.

SUBPARTE L: MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES

- 121.361 Aplicabilidad.
- 121.363 Responsabilidad de aeronavegabilidad.
- 121.365 Organización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
- 121.367 Programa de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
- 121.369 Requerimientos del Manual General de Mantenimiento.
- 121.371 Personal de inspección requerido.
- 121.372 Administración del sistema de mantenimiento.
- 121.373 Análisis y vigilancia continua.
- 121.374 Sistema de calidad.
- 121.375 Programa de instrucción de mantenimiento y mantenimiento preventivo.
- 121.377 Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.
- 121.378 Requerimientos de un AOC que utiliza un sistema equivalente de mantenimiento.
- 121.379 Autoridad para efectuar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
- 121.380 Requerimientos del registro de mantenimiento.
- 121.380(a) Transferencia del registro de mantenimiento.
- 121.380(b) Reportes de discrepancias mecánicas.

SUBPARTE M: REQUERIMIENTOS PARA LA TRIPULACIÓN Y PERSONAL AERONÁUTICO

- 121.381 Aplicabilidad.
- 121.383 Tripulante aéreo: Tripulante técnico (T/T) y Tripulante auxiliar (T/A).
- 121.385 Composición de las tripulaciones de vuelo.
- 121.387 Ingeniero de vuelo.
- 121.389 Equipos especiales de navegación.
- 121.391 Tripulantes auxiliares (T/A).
- 121.395 Despachador de aeronave: Explotadores de transporte aéreo nacionales e internacionales.
- 121.397 Emergencia y tareas de evacuación de emergencia.

SUBPARTE N: PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO

- 121.400 Aplicabilidad y los términos usados.
- 121.401 Programa de entrenamiento: Generalidades.
- 121.402 Programa de entrenamiento: Reglas especiales.
- 121.403 Programa de entrenamiento: El currículum.
- 121.404 Entrenamiento en Administración de Recursos de Tripulantes y Despachadores (CRM y DRM): Fecha de cumplimiento.
- 121.405 Programa de instrucción y revisiones: Aprobación inicial y final.
- 121.406 Créditos para entrenamientos iniciales CRM/DRM.
- 121.407 Programa de instrucción: Aprobación de simuladores de avión y otros dispositivos de instrucción y entrenamiento.
- 121.409 Cursos de capacitación que usan simuladores de avión y otros dispositivos de entrenamiento.
- 121.411 Calificaciones para Examinador Designado de vuelo de avión (EDE de avión) y Examinador Designado de vuelo de simulador (EDE de simulador).
- 121.412 Calificaciones para instructor de vuelo (avión) e instructor de vuelo (simulador).
- 121.413 Entrenamiento y chequeo inicial y de transición requeridos para EDE (avión) y EDE (simulador).

- 121.414 Entrenamiento y chequeo inicial y de transición requeridos para instructores de vuelo (avión) e instructores de vuelo (simulador).
- 121.415 Requisitos de instrucción para tripulantes aéreos y despachadores.
- 121.417 Tripulantes aéreos: Entrenamiento de emergencia.
- 121.418 Entrenamiento de diferencias: Tripulantes Aéreos y despachadores.
- 121.419 Pilotos e ingenieros de vuelo: Instrucción en tierra inicial, transición, y de promoción.
- 121.420 Navegantes de vuelo. (Reservado).
- 121.421 Tripulantes auxiliares T/A: Instrucción inicial y de transición en tierra.
- 121.422 Despachador de aeronaves: Instrucción inicial y de transición en tierra.
- 121.424 Pilotos: Instrucción inicial, de transición y de promoción en vuelo.
- 121.425 Ingenieros de vuelo: Instrucción inicial y de transición en vuelo.
- 121.426 Reservado.
- 121.427 Entrenamiento de refresco.
- 121.429 Entrenamiento de recalcificación
- 121.430 Drogas prohibidas. (Reservado)

SUBPARTE O: CALIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN

- 121.431 Aplicabilidad.
- 121.432 Generalidades.
- 121.433 Entrenamiento requerido.
- 121.433a Requerimientos de capacitación: Manipulación y transporte de artículos peligrosos y materiales magnetizados.
- 121.434 Experiencia operativa.
- 121.435 Operaciones de helicóptero: Transportadores aéreos especiales y operador comercial.
- 121.437 Calificación de pilotos: Licencias requeridas.
- 121.438 Limitaciones de operación de los pilotos.
- 121.439 Requisitos de piloto: Experiencia reciente.
- 121.440 Chequeos de línea (chequeo en ruta).
- 121.441 Chequeos de proficiencia.
- 121.443 Requisito de piloto al mando: Ruta y aeropuertos.
- 121.445 Piloto al mando: Calificación de aeropuerto.
- 121.453 Experiencia reciente: Ingeniero de vuelo.
- 121.455 Uso de drogas prohibidas. (Reservado)
- 121.457 Pruebas para drogas prohibidas. (Reservado)

SUBPARTE P: TIEMPO LIMITE DE JORNADA Y CALIFICACIÓN PARA DESPACHADORES DE AERONAVES: TRANSPORTADORES REGULARES NACIONALES E INTERNACIONALES

- 121.461 Aplicabilidad.
- 121.463 Calificaciones del despachador de aeronave.
- 121.465 Limitaciones de jornada de trabajo para despachadores de vuelo: Explotadores aéreos nacionales e internacionales regulares.

SUBPARTE Q: LIMITACIONES DE JORNADA DE VUELO, JORNADA DE TRABAJO Y REQUISITOS DE DESCANSO REGLAMENTARIO APPLICABLES A TODOS LOS TRANSPORTADORES AÉREOS

- 121.470 Aplicabilidad.
- 121.470a Definiciones.
- 121.471 Limitaciones de tiempo de vuelo y requerimientos de descanso reglamentario: Todos los tripulantes aéreos.
- 121.472 Programación y vigilancia.
- 121.473 Limitaciones de tiempo de vuelo: Otras operaciones comerciales de vuelo.
- 121.475 Limitaciones de tiempo de vuelo: Transporte de traslado. ("Deadhead").

SUBPARTE R: LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO: EXPLOTADORES AÉREOS REGULARES Y NO REGULARES QUE OPERAN RUTAS INTERNACIONALES.

- 121.480 Aplicabilidad
- 121.481 Limitaciones de tiempo de vuelo: Vuelos con tripulación mínima completa
- 121.483 Reservado

- 121.485 Limitaciones de tiempo de vuelo: Vuelos con tripulación reforzada
121.487 Reservado.

SUBPARTE S: RESERVADO**SUBPARTE T: OPERACIONES DE VUELO**

- 121.531 Aplicabilidad.
121.533 Responsabilidad del control operacional: Explotadores de transporte aéreo regulares nacionales e internacionales.
121.535 Reservado.
121.537 Responsabilidad en el control operacional: Explotadores de transporte aéreo no regulares.
121.538 Seguridad del avión.
121.539 Información de las operaciones.
121.541 Itinerarios de operaciones: Explotadores de transporte aéreo nacionales e internacionales.
121.542 Deberes de los tripulantes aéreos.
121.543 Tripulantes aéreos en los controles.
121.545 Manipulación de controles.
121.547 Admisión a la cabina de mando.
121.548 Credenciales del Inspector de Seguridad Aérea: Ingreso al compartimento del piloto (cabina).
121.549 Equipo de vuelo.
121.551 Restricción o suspensión de operaciones: Explotador de transporte aéreo regular nacional o internacional.
121.553 Restricción o suspensión de operación: Explotador de transporte aéreo no regular.
121.555 Cumplimiento de rutas aprobadas y limitaciones: Explotadores de transporte aéreo regulares nacionales e internacionales.
121.557 Emergencias: Explotadores de transporte aéreo regulares, nacionales e internacionales
121.559 Emergencias: Explotadores de transporte aéreo no regulares.
121.561 Reporte meteorológico de condiciones potencialmente peligrosas e irregularidades de instalaciones en tierra y de las ayudas a la navegación.
121.563 Reportes de discrepancias mecánicas.
121.565 Informe de aterrizaje con motor inoperativo.
121.567 Procedimientos de aproximación instrumental y mínimos de aterrizaje IFR.
121.569 Intercambio de aeronaves: Explotador de transporte aéreo nacional e internacional.
121.570 Capacidad de evacuación del avión.
121.571 Información a los pasajeros antes del despegue.
121.573 Información a los pasajeros: Operación extensa sobre el agua.
121.574 Oxígeno médico para uso de los pasajeros.
121.575 Bebidas alcohólicas.
121.576 Retención de objetos con masa significativa en compartimentos de tripulación y pasajero.
121.577 Almacenaje de alimentos, bebidas y equipo de servicios al pasajero durante el movimiento del avión en la superficie, el despegue y aterrizaje.
121.578 Concentración de ozono (no aplicable).
121.579 Alturas mínimas para el uso del piloto automático.
121.581 Asiento delantero de observador: Inspecciones en ruta.
121.583 Transporte de personas sin el cumplimiento de requerimientos de transporte de pasajeros de esta Parte.
121.585 Asientos en salidas de emergencia ("exit").
121.586 Autoridad para rehusar transporte.
121.587 Cerrando y asegurando la puerta del compartimento de tripulación de vuelo (cabina de mando).
121.589 Equipaje de mano.
121.590 Uso de aeropuertos terrestres certificados.

SUBPARTE U: REGLAS PARA EL DESPACHO Y LIBERACIÓN DE VUELOS

- 121.591 Aplicabilidad.
121.593 Autoridad del despachador de vuelo: Explotadores aéreos regulares nacionales e internacionales
121.595 Reservado.
121.597 Autoridad de liberación de un vuelo: Explotadores aéreos no regulares.
121.599 Evaluación de las condiciones del tiempo
121.601 Informaciones sobre ruta: Explotadores aéreos regulares nacionales e internacionales.

- 121.603 Informaciones sobre ruta: Explotadores aéreos no regulares
121.605 Equipamiento de la aeronave.
121.607 Equipos de comunicación y navegación: Explotadores aéreos nacionales e internacionales.
121.609 Equipos de comunicación y navegación: Explotadores aéreos no regulares y operadores comerciales.
121.611 Despacho o liberación de vuelo bajo VFR.
121.613 Despacho o liberación de vuelo bajo IFR o sobre el tope.
121.615 Despacho o liberación de vuelos extensos sobre el agua: Explotadores aéreos regulares y no regulares
121.617 Aeropuerto alternativo de despegue.
121.619 Aeropuerto alternativo de destino: Vuelo IFR.
121.621 Reservado.
121.623 Reservado
121.625 Mínimos meteorológicos en el aeropuerto alternativo.
121.627 Continuación de vuelo en condiciones inseguras.
121.628 Instrumentos y equipos inoperativos.
121.629 Operación en condiciones de formación de hielo.
121.631 Despacho o liberación inicial de vuelo, redespacho y modificación de despacho o de liberación de vuelo
121.633 Reservado
121.635 Despacho desde/hacia aeropuertos de escala técnica: Explotadores aéreos regulares
121.637 Despegues desde aeropuertos alternos y no previstos: Explotadores aéreos regulares.
121.639 Abastecimiento de combustible: Explotadores aéreos regulares y no regulares nacionales
121.641 Reservado.
121.643 Reservado.
121.645 Abastecimiento de combustible: Operaciones regulares y no regulares internacionales.
121.647 Factores para computar el combustible requerido.
121.649 Condiciones mínimas de despegue y aterrizaje VFR: Explotadores aéreos nacionales.
121.651 Condiciones mínimas de tiempo para el despegue y aterrizaje IFR: Todos los poseedores de certificado.
121.652 Mínimos meteorológicos para aterrizaje IFR: Todos los poseedores de certificado.
121.653 Reservado.
121.655 Aplicabilidad de informaciones sobre mínimos meteorológicos.
121.657 Reglas de altura de vuelo.
121.659 Altura de aproximación inicial: Explotadores aéreos nacionales.
121.661 Altura de aproximación inicial: Explotadores aéreos internacionales.
121.663 Responsabilidad para la liberación del despacho: Explotadores aéreos regulares nacionales e internacionales.
121.665 Manifiesto de carga.
121.667 Planes de vuelo.

SUBPARTE V: REGISTROS Y REPORTES

- 121.681 Aplicabilidad.
121.683 Registros de tripulantes aéreos y despachadores.
121.684 Registros del personal de mantenimiento.
121.685 Registros de aviones: Explotador de transporte aéreo regular nacional e internacional
121.687 Liberación de despacho.
121.689 Forma de liberación de vuelo: operaciones no regulares.
121.693 Manifiesto de carga: Todos los operadores certificados.
121.695 Disposición del manifiesto de carga, liberación de despacho y planes de vuelo: Operadores regulares.
121.697 Disposición del manifiesto de carga, liberación de vuelo y planes de vuelo: Operadores no regulares.
121.701 Informe técnico de vuelo (ITV) o bitácora.
121.702 Registro de combustible y de aceite
121.703 Reporte de confiabilidad mecánica.
121.705 Reporte sumario de interrupción mecánica.
121.707 Reporte de reparaciones y alteraciones.
121.708(a) Reporte sumario de actividad mensual de flota.

- 121.708(b) Reporte mensual de inspecciones y trabajos de mantenimiento.
 121.709 Aprobación para retorno al servicio de aeronavegabilidad o registro en el informe técnico de vuelo (ITV) de la aeronave.
 121.711 Registros de comunicación.
 121.713 Retención de contratos y enmiendas. Operadores Comerciales.
 121.715 Informes de emergencias médicas en vuelo.
 121.717 Requerimientos de acceso a informaciones y actualización de regulaciones, documentos, registros, inspecciones y reportes, vía red informática.

APÉNDICE A: BOTIQUÍN DE PRIMEROS AUXILIOS, BOTIQUÍN DE EMERGENCIAS MÉDICAS Y EQUIPO (KIT) DE SUPERVIVENCIA.

APÉNDICE B: ESPECIFICACIONES DEL REGISTRADOR DE VUELO DE AVIONES.

APÉNDICE C: RESERVADO.

APÉNDICE D: CRITERIOS PARA LA DEMOSTRACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE EVACUACIÓN DE EMERGENCIA BAJO LA RAP 121.291.

APÉNDICE E: REQUISITOS DE CAPACITACIÓN DE VUELO
 Apéndice E1
 Apéndice E2
 Apéndice E3

APÉNDICE F: CHEQUEO O COMPROBACIÓN DE PROFICIENCIA.
 Apéndice F1
 Apéndice F2
 Apéndice F3
 Apéndice F4
 Apéndice F5
 Apéndice F6
 Apéndice F7

APÉNDICE G: RESERVADO.

APÉNDICE H: RESERVADO.

APÉNDICE I: RESERVADO.

SUBPARTE A: GENERALIDADES

121.1 Aplicabilidad

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, esta parte determina las normas, regulaciones y procedimientos que gobiernan a todo explotador de transporte aéreo certificado por esta Parte 121:

(1) Todo Explotador Aéreo que opera servicios de transporte aéreo Nacional Regular según la legislación vigente.

(2) Todo Explotador Aéreo que opera servicios de transporte aéreo Internacional Regular, según la legislación vigente, o que está autorizado a operar en el extranjero.

(3) Todo Explotador Aéreo que opera servicios de transporte aéreo considerados en los párrafos (a)(1) y (a)(2) de esta Sección, cuando realice vuelos fletados (charter) y otras operaciones de servicios especiales.

(4) Todo Explotador Aéreo que opera servicios de transporte aéreo No Regular Nacional, cuando esté involucrado en el transporte de personas y/o carga en el comercio aéreo por remuneración o arrendamiento.

(5) Todo Explotador Aéreo que opera servicios de transporte aéreo no regular internacional, cuando esté involucrado en el transporte de personas o carga en el comercio aéreo por remuneración o arrendamiento.

(6) Reservado.

(b) Además, esta Parte prescribe las regulaciones que gobiernan a:

(1) Toda persona empleada o utilizada por un Explotador Aéreo en operaciones reguladas por esta Parte, que incluyen el mantenimiento mayor, preventivo y aquél

que incluye el cambio de partes o modificaciones en un avión;

(2) Toda persona que actúe a bordo de una aeronave operada según las normas establecidas por esta Parte.

(c) Esta Parte no es aplicable a las operaciones efectuadas según la Parte 135 de estas regulaciones.

(d) Para el propósito de interpretación de esta Parte, operación de transporte de pasajeros en aeronave u operación de transporte de pasajeros, significa llevar a cualquier persona que sea distinta a aquella enumerada en la Sección 121.583.

121.3 Requerimientos para obtener un Certificado de Explotador de Transporte Aéreo: Generalidades y definiciones

(a) Salvo lo señalado en el párrafo (c) y (d) de esta Sección, ninguna persona puede involucrarse en brindar servicios de transporte aéreo en general, sin contar con un Certificado de Explotador de Transporte Aéreo y en conformidad con las condiciones y limitaciones establecidas en las respectivas Especificaciones de Operación, emitidas según esta Parte.

(b) Para acceder al Certificado de Explotador de Transporte Aéreo, el operador en cuestión deberá demostrar previamente ante la DGAC, que cuenta con la financiación y una organización adecuada; con un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo; con el personal aeronáutico y el programa de instrucción requerido; y con una infraestructura y un programa de mantenimiento, acordes con la naturaleza y la amplitud de las operaciones especificadas.

Previa a la obtención del Certificado de Explotador, el solicitante podrá acceder a un permiso de operación para los fines que sean pertinentes, con arreglo a ley, pero sólo podrá iniciar sus operaciones una vez otorgado el Certificado de Explotador Aéreo y de acuerdo a las autorizaciones y limitaciones establecidas en las respectivas Especificaciones de Operación y en el permiso de operación.

(c) El Certificado de Explotador tiene una vigencia indefinida; salvo modificación, suspensión, revocación o cancelación por razones plenamente justificadas.

(d) Las regulaciones y procedimientos señalados en esta Sección para obtener un Certificado de Explotador de Transporte Aéreo, aplican también para operador bajo el RAP 135.

121.4 Aplicabilidad de las regulaciones a operadores no autorizados

Las regulaciones de esta Parte que se refieren a una persona que ha obtenido un Certificado de Explotador según la Sección 121.3 se aplican también a cualquier persona que se involucra en una operación encuadrada por esta Parte, y que no posea dicha autorización ni las Especificaciones de Operaciones requeridas por la Sección 121.3.

121.5 Vuelos fletados ("charters") y otras operaciones de servicios especiales: Explotadores de transporte aéreo de servicio nacional o internacional

Todo explotador de transporte aéreo de servicio nacional o internacional puede llevar a cabo las siguientes operaciones de acuerdo con las regulaciones de esta Parte:

(a) Cualquier vuelo fletado ("charter") u otros vuelos no regulares conducidos sobre rutas hacia aeropuertos, enumerados en sus Especificaciones de Operación, a menos que el explotador de transporte aéreo obtenga autorización de la DGAC para conducir esas operaciones a otros aeropuertos no enumerados en sus Especificaciones de Operación, según las normas aplicables a sus operaciones.

(b) Cualquier vuelo fletado ("charter") u otro vuelo no regular que se involucre, parcial o totalmente, en operaciones fuera de ruta.

121.6. Alquiler ("leasing") de aeronaves

Para los efectos de esta Sección, se asumirán las siguientes definiciones:

Arrendador de aeronave: Es el propietario de una aeronave que, a través de un contrato de arrendamiento, entrega la aeronave por un precio determinado para que se destine a una actividad aeronáutica específica por un determinado tiempo de recorrido u horas de vuelo continuo.

Arrendatario de aeronave: Es la persona natural o jurídica que, a través de un contrato de arrendamiento, recibe una aeronave por un precio determinado para que se

destine a una actividad aeronáutica específica por un determinado tiempo de recorrido u horas de vuelo continuo.

Contrato de arrendamiento de aeronave: Es un contrato de alquiler de una aeronave mediante el cual, por un precio determinado, se acuerda la transferencia del carácter de explotador del arrendador al arrendatario.

Explotador: Es toda persona natural o jurídica que posee un permiso de operación y un Certificado de Explotador de Transporte Aéreo, a través de los cuales ejerce responsabilidad sobre el control y la conducción técnica de su(s) aeronave(s), y sobre la dirección del personal aeronáutico.

(a) El arrendamiento de una aeronave puede acordarse sin tripulación o con tripulación completa o parcial; pero en cualquier caso, el arrendatario es quien responde por el control de la operación.

(b) El arrendatario no podrá ceder total o parcialmente ni sub-arrendar la aeronave sin autorización expresa del arrendador.

(c) Las aeronaves con matrícula extranjera que sean arrendadas por empresas peruanas con permiso de operación expedido por la autoridad peruana, no podrán operar, si previamente no se han establecido entre la autoridad aeronáutica del Estado de matrícula y la DGAC, las pautas de quién, cómo y bajo qué normas debe efectuarse la vigilancia y control de las operaciones de dicha aeronave, conforme a las exigencias de ambos Estados. La DGAC puede plantear, según sea el caso, que el Estado de matrícula le delegue esta responsabilidad.

121.7 Fletamento de aeronaves ("wet lease")

Para los efectos de esta sección, se asumirán las siguientes definiciones:

Fletador: Persona natural o jurídica que contrata por un precio determinado la capacidad total o parcial de una aeronave, para uno o más viajes o por un plazo señalado en las rutas y servicios que su permiso de operación le permite.

Fletante: Persona natural o jurídica que por un precio determinado, pone a disposición del fletador la capacidad total o parcial de una determinada aeronave para uno o más viajes o por un plazo señalado, conservando la condición de explotador que ejerce control sobre la tripulación y conducción técnica de la aeronave.

(a) Un contrato de fletamento, para operar hacia, dentro o desde el territorio peruano, sólo es posible entre dos operadores, nacionales o extranjeros, que posean un Certificado de Explotador de Transporte Aéreo otorgado por la DGAC o por el Estado de origen, el mismo que técnicamente autorice la(s) operación(es) a realizar. De no ser así, la DGAC deberá certificar la(s) operación(es), la(s) aeronave(s) y la competencia del personal y los tripulantes aéreos encargados del control operacional y de vuelo(s) solicitado, antes del inicio de dicha(s) operación(es).

(b) El contrato de fletamento puede darse incluyendo total o parcialmente el personal aeronáutico del fletante. Por lo menos un miembro de la tripulación técnica del fletante debe ser parte del contrato de fletamento para que el mismo sea válido.

(c) El fletante que conduce una operación para un fletador bajo esta Parte, debe hacerlo en plena concordancia con las autorizaciones y Especificaciones correspondientes al permiso de operación y al Certificado de Explotador otorgado al fletador, y bajo los requerimientos establecidos por esta Parte. Si la autoridad lo considera necesario, el fletante podría instruir previamente a su personal de operaciones sobre el contenido de las mismas.

121.9 Operaciones de aviones con una configuración y una capacidad de pasajeros de 30 asientos o menos y una capacidad de carga de paga máxima de 3,400 Kg. o menos

Ninguna persona puede conducir operaciones con un avión que tenga una configuración máxima de treinta (30) asientos de pasajeros o menos, excluyendo el asiento del piloto, y una máxima capacidad de carga de paga de tres mil cuatrocientos (3400) Kg. o menos, a no ser que esas operaciones sean conducidas de acuerdo con la Parte 135. Sin embargo, el poseedor de un Certificado de Explotador de Transporte Aéreo emitido según esta Parte, puede mantener este tipo de avión operando de acuerdo con la Parte 135, de acuerdo con un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua que cumple con la Subparte J de esta Parte, y con las Especificaciones de Operación

emitidas para ello en esta Parte y que la DGAC encuentre necesarias.

121.11 Regulaciones aplicables a operaciones en un país extranjero

Todo explotador de transporte aéreo deberá cumplir, mientras opere una aeronave dentro de un país extranjero, con las regulaciones de tránsito aéreo de ese país; salvo que alguna norma de esta Parte resulte más restrictiva y esta pueda ser cumplida sin infringir las leyes de dicho país.

121.13 Regulaciones aplicables a operaciones de helicópteros: Autorización de desviaciones

(a) Toda persona que opere un helicóptero deberá cumplir con las regulaciones establecidas en la Parte 135 de estas regulaciones.

(b) Reservado

(c) La DGAC puede emitir Especificaciones de Operación autorizando una desviación de cualquier requerimiento específico para operaciones de helicópteros, si decide que esa desviación proporciona una norma de seguridad equivalente o mayor a la estipulada en la Parte 135.

(d) Reservado

121.15 Transporte de drogas, narcóticos, marihuana, sustancias o drogas estimulantes o depresivas

Si el poseedor de un certificado emitido bajo esta Parte permite que cualquier aeronave propia o en alquiler afectada a sus operaciones, se comprometa en operaciones que el poseedor del certificado conoce están en violación de la Sección 91.19(a) de estas regulaciones, dicha operación podrá determinar la suspensión temporal o la revocación definitiva del certificado otorgado.

SUBPARTE B: REGULACIONES PARA OBTENER UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE TRANSPORTE AEREO REGULAR, NO REGULAR, NACIONAL E INTERNACIONAL Y EL RESPECTIVO PERMISO DE OPERACIÓN

121.21 Aplicabilidad

Esta Subparte prescribe las regulaciones que gobiernan la obtención de un Certificado de Explotador para Transporte Aéreo regular nacional e internacional y el respectivo permiso de operación. Las regulaciones de esta Subparte se aplican también para la Parte 135.

(a) Por el ámbito en el que realizan los servicios de transporte aéreo, estos se clasifican en nacionales o internacionales

(1) Son servicios de transporte aéreo nacional aquellos que realizan sus operaciones únicamente dentro del territorio de la República.

(2) Son servicios de transporte aéreo internacional aquellos cuyo destino o escala de vuelo se encuentra en territorio extranjero.

(b) Por la periodicidad de sus operaciones, los servicios de transporte aéreo se clasifican en regulares y no regulares:

(1) Son servicios de transporte aéreo regular aquellos que están sujetos a frecuencia, itinerario y horarios predeterminados.

(2) Son servicios de transporte aéreo no regular aquellos que no están sujetos a frecuencias, itinerarios ni horarios predeterminados.

(c) El operador de un servicio de transporte aéreo nacional puede ser autorizado por la DGAC a efectuar operaciones sobre segmentos de ruta que se extienden fuera del territorio nacional, de acuerdo a sus Especificaciones de Operación.

(d) El operador de un servicio de transporte aéreo regular, puede obtener autorización para conducir operaciones separadas, clasificadas como no regulares, en rutas distintas a aquellas servidas por vuelos regulares, mediante enmiendas en sus Especificaciones de Operación.

(e) Ninguna persona puede involucrarse en el transporte aéreo de carga, según autorización o concesión emitida de acuerdo a la ley vigente, a menos que esa persona cumpla con lo establecido en su Certificado de Explotador de Transporte Aéreo y en sus Especificaciones de Operación

emitidos bajo esta Parte y aplicables para Explotadores Aéreos tanto regulares como no regulares.

(f) Un explotador de transporte aéreo nacional o internacional con permiso de operación para el transporte aéreo de pasajeros; de carga; o mixto de carga y pasajeros, podrá conducir cualquiera de esas operaciones, únicamente cuando las mismas estén claramente consignadas en su Certificado de Explotador de Transporte Aéreo y en sus respectivas Especificaciones de Operación.

121.23 Certificado de Explotador de Transporte Aéreo y las Especificaciones de Operación.

El Certificado de Explotador de Transporte Aéreo y las Especificaciones de Operación constituyen los documentos que acreditan al poseedor de un AOC como tal, por lo tanto son requeridos ambos documentos para acreditar la condición de AOC.

121.25 Contenido del Certificado de Explotador de Transporte Aéreo y las Especificaciones de Operación

(a) Cada Certificado de Explotador de Transporte Aéreo regular nacional o internacional emitido por la Dirección General de Transporte Aéreo debe contener lo siguiente:

- (1) Nombre y dirección del titular.
- (2) Una descripción de las operaciones autorizadas.
- (3) Las rutas aprobadas sobre las cuales puede operar.
- (4) La fecha en que es emitido.

Los aeropuertos y/o aeródromos y rutas estarán incorporados en el permiso de operación, haciendo referencia a los aeropuertos y/o aeródromos autorizados y rutas aprobadas enumeradas en las Especificaciones de Operación del Explotador de Transporte Aéreo.

(b) Las Especificaciones de Operación del Explotador Aéreo emitidas y aprobadas por la DGAC deberán contener por lo menos lo siguiente:

(1) Una Parte A de disposiciones generales que contenga: emisión y alcance; definiciones y abreviaturas; aeronaves autorizadas; resumen de autorizaciones y limitaciones especiales; exenciones y desviaciones; personal de dirección; otras personas designadas; control operacional; datos de aeropuertos; datos meteorológicos; programa aprobado de control de equipajes de mano; explotadores nacionales autorizados a ciertos aeropuertos extranjeros; operaciones bajo RAP 121 sin incluir ciertos equipos de emergencia; operaciones IFR en ruta fuera de espacios aéreos controlados; autorización de uso de procedimientos para determinar operaciones durante condiciones de hielo en tierra; aprobación de sistemas de archivo computarizado; operación de aeronaves con contrato de arrendamiento o fletamento; contrato de intercambio de aviones; operaciones nacionales o internacionales no regulares; y autorización para celebrar acuerdos con centro de entrenamiento, para la aplicación de porciones del programa de entrenamiento del operador.

(2) Una Parte B de disposiciones generales que contenga: áreas de operaciones en ruta; limitaciones y previsiones en ruta; reglas de vuelo: limitaciones y disposiciones; navegación clase I usando los sistemas de navegación de área; navegación clase II usando sistemas de navegación de larga distancia o navegador de vuelo; operaciones dentro del espacio aéreo del pacífico centras oriental (CEPAC); operaciones dentro del espacio aéreo del norpacífico (NOPAC); operaciones dentro del espacio aéreo de especificaciones de performance de navegación mínimas del atlántico norte (NAT/MNPS); operaciones en áreas de no confiabilidad magnética; operaciones en el atlántico norte con aeronaves de dos motores - aeronaves bajo parte 121; operaciones de largo alcance con aeronaves de dos motores; reservas especiales de combustible en operaciones internacionales; redespacho o liberación en ruta planeado; operaciones en espacio aéreo de mínima separación vertical reducida (RVSM) y áreas autorizadas de operación, limitaciones y procedimientos en ruta.

(3) Una Parte C de disposiciones generales que contenga: procedimientos instrumentales en el área terminal; autorizaciones para procedimientos de aproximación instrumental básico - todos los aeropuertos; mínimos de aterrizaje - todos los aeropuertos; limitaciones y previsiones especiales para procedimientos de aproximación instrumental y mínimos de aterrizaje IFR; mínimos meteorológicos IFR de aeropuerto alterno; mínimos de despegue IFR operaciones bajo parte 121 - todos los aeropuertos; sistemas

de guía de control de vuelo para operaciones de aterrizaje automático distintas de las categorías II y III; sistemas de guía de control de vuelo operado manualmente certificado para operaciones de aterrizaje distintas de las categorías II y III; operaciones de aproximación por instrumentos usando un sistema de navegación aérea; operaciones especiales IFR en área terminal - autorizaciones, limitaciones y disposiciones; operaciones de marcha en retroceso por aeronaves; autorizaciones y restricciones de aeródromos especiales; perfiles de salida instrumentales para reducción de ruido; y aeropuertos autorizados para operaciones regulares.

(4) Una Parte D de disposiciones generales que contenga: requerimientos generales de mantenimiento de aeronaves; programa aprobado de confiabilidad de toda la aeronave; autorización de prorrateo de tiempo; autorización de petición de préstamo de piezas; lista de aeronaves; autorización de programa de mantenimiento para aeronaves alquiladas con matrícula extranjera operadas por el solicitante; tiempo de mantenimiento / limitaciones con programa de confiabilidad; tiempo de mantenimiento/ limitaciones sin un programa de confiabilidad; contratos con agencias auditoras; y autorización de lista de equipo mínimo.

(5) Una Parte E de disposiciones generales que contenga: procedimientos de control de peso y balance.

(6) Cualquier otro detalle que la DGAC pueda requerir o conceder para satisfacer cualquier situación particular.

121.26 Solicitud de permiso de operación de servicios de transporte aéreo regular, no regular, nacional o internacional

Toda solicitud de permiso de operación de servicio de transporte aéreo nacional o internacional deberá ser hecha en la forma y manera prescritas por las leyes vigentes y la DGAC.

Todo solicitante deberá presentar su solicitud al menos ciento veinte (120) días antes de la fecha prevista de iniciación de la operación deseada (en el caso de una solicitud original) o treinta (30) días antes de la fecha en que el permiso de operación caduque (en el caso de una solicitud de renovación).

121.27 Emisión del permiso de operación

(a) A un solicitante de acuerdo con esta Subparte se le podrá emitir un permiso de operación siempre que posea una autorización o concesión apropiada emitida por la DGAC según las disposiciones legales vigentes. Sin embargo, el solicitante no empezará a operar hasta no acceder al respectivo Certificado de Explotador de Transporte Aéreo y las respectivas Especificaciones de Operación expedidos por la DGAC, es decir, hasta que el solicitante acredite capacidad financiera, legal y técnica.

(b) En el caso de operaciones conducidas de acuerdo con una autorización o concesión temporal emitida por la DGAC, ésta podrá emitir Especificaciones de Operación prescribiendo requerimientos que se desvían de esta Parte, siempre que, después de un análisis, encuentre que en general las regulaciones de seguridad aplicadas permiten dicha desviación para las operaciones solicitadas en el permiso de operación respectivo.

121.29 Duración del permiso de operación

(a) El permiso de operación emitido según esta Subparte es efectivo hasta la terminación de la autorización o concesión emitida por la Resolución Directoral respectiva; o hasta que el titular renuncie; o que la DGAC lo suspenda, revoque o cancele, ya sea porque el explotador no logra calificar para el Certificado de Explotador, o por otras causas debidamente justificadas.

(b) Si la DGAC suspende, revoca o cancela tal permiso de operación de transporte aéreo, el titular del permiso deberá retornarlo a la DGAC.

121.31 Obtención de permisos especiales

(a) A solicitud del explotador aéreo, la DGAC podrá autorizar operaciones especiales no contempladas por esta regulación, en los casos de situaciones de emergencia nacional, contratos militares, movilización nacional, etc. Estos permisos especiales, realizados dentro de las pautas de esta sección, tendrán una duración limitada, pero cualquiera sea la duración predeterminada podrán ser cancelados en cualquier momento y a criterio de la DGAC. Todo explotador que posea un permiso especial de operación,

emitido según esta sección, debe cumplir los términos del permiso cuando realice las operaciones por él acordadas y autorizadas por la DGAC.

(b) En condiciones de emergencia, considerando que la celeridad de la expedición del permiso permita la preservación de vidas y propiedades, la DGAC podrá emitir el mismo dentro de los parámetros del párrafo (a) de esta Sección, por cualquier medio de comunicación adecuado. En ese caso, el explotador deberá elevar a la DGAC, dentro de un plazo máximo de siete (7) días contados a partir de la situación de emergencia, un informe detallado de la situación, mencionando al organismo de la misma que intervino en la expedición del permiso especial, incluyendo el nombre de la persona del explotador que recibió la comunicación del permiso especial, los parámetros y la extensión del mismo.

121.33 Personal de dirección

(a) Todo solicitante para explotador aéreo según esta Subparte, debe demostrar que tiene personal de dirección suficientemente calificado para proveer el más alto grado de seguridad en sus operaciones y que ese personal está empleado básicamente por tiempo completo ("full-time") y a dedicación exclusiva para desempeñar las siguientes funciones o sus equivalentes.

- (1) Director o Gerente General.
- (2) Gerente de Mantenimiento.
- (3) Director o Gerente de Operaciones.
- (4) Inspector Jefe de Control de Calidad.
- (5) Jefe de Pilotos.
- (6) Asesor de Prevención de Accidentes
- (7) Gerente de Aseguramiento de la Calidad

(b) Previa solicitud escrita de un Explotador de Transporte Aéreo de servicio nacional o internacional, la DGAC puede aprobar diferentes cargos a los que están listados en el párrafo (a) (2), (a) (4) y (a)(6) de esta Sección, siempre y cuando el Explotador de Transporte Aéreo demuestre que puede realizar la operación con el más alto grado de seguridad con un menor número de personal de dirección o diferentes categorías de personal de conducción, debido a:

- (1) La clase de operación involucrada.
- (2) El número y tipo de las aeronaves usadas; y
- (3) El área de operaciones.

El título y número de los puestos aprobados, se incluyen en las Especificaciones de Operación del Explotador de Transporte Aéreo nacional e internacional.

(c) Cada Explotador de Transporte Aéreo de servicio nacional e internacional deberá:

(1) Exponer las tareas, responsabilidades y autoridad del personal requerido por esta sección, en la Sección de política general en el Manual General de Operaciones y en el Manual General de Mantenimiento.

(2) Enumerar en dicho manual los nombres y direcciones de las personas asignadas a estos puestos; y

(3) Dentro de los diez (10) días de producida la novedad, notificar a la DGAC de cualquier cambio hecho en la asignación de personas en los puestos enumerados.

121.35 Personal de dirección: Requisitos

(a) Ninguna persona podrá desempeñarse como Gerente de Operaciones a menos que cumpla con lo siguiente:

(1) Conocer el contenido del Manual General de Operaciones y las Especificaciones de Operación del explotador aéreo, al igual que toda la información de esta Parte que sea necesaria para el desempeño de sus funciones.

(2) Sea, o que haya sido, piloto con licencia TLA o convalidada por la DGAC si es extranjero, y que tenga por lo menos, tres años de experiencia como piloto al mando en aeronaves cuyo peso certificado de despegue sea superior a los cinco mil setecientos (5,700) kilogramos; ó

(3) Tener tres (3) años de experiencia como Gerente de Operaciones, en una Empresa que utilice aeronaves cuyo peso certificado de despegue sea superior a los cinco mil setecientos (5700) kilogramos, ó haya desempeñado una posición con responsabilidad comparable.

(b) Ninguna persona podrá desempeñarse como Jefe de Pilotos, a menos que dicha persona:

(1) Tenga una Licencia TLA, vigente, con habilitaciones vigentes para por lo menos uno de los tipos de aeronave en uso en la Empresa.

(2) Tenga por lo menos tres años de experiencia como piloto al mando en aeronaves cuyo peso certificado de despegue sea superior a los cinco mil setecientos (5,700) kilogramos, al servicio de un Explotador Aéreo o empresa similar.

(c) Ninguna persona puede desempeñarse como Gerente de Mantenimiento, según esta Parte a menos que cumpla con lo siguiente:

(1) Calificación de Ingeniero Aeronáutico o afín, o Inspector de Mantenimiento con habilitación vigente en aeronaves y sus sistemas - motor o licencia convalidada si es extranjero y tenga por lo menos cinco (5) años de poseedor de esta calificación.

(2) Por lo menos tenga cinco (5) años de experiencia en el mantenimiento de aviones grandes (superiores a 5700 Kg.), de Explotadores Aéreos o Talleres de Mantenimiento Aeronáutico.

(3) Conozca el contenido del Manual General de Mantenimiento y las Especificaciones de Operación del Explotador de Transporte Aéreo y las disposiciones de mantenimiento de esta Parte.

(d) Ninguna persona puede desempeñarse como Jefe Inspector de Control de Calidad, a menos que cumpla con lo siguiente:

(1) Con cuatro (4) años de experiencia en forma continua en el desempeño de sus funciones; y cumpla con los requerimientos de vigencia para Inspectores de Mantenimiento enunciados en la Subparte G de la RAP 65.

(2) Con tres (3) años de experiencia en el mantenimiento de aviones grandes (superior a 5700 Kg.) y se haya desempeñado al menos en uno de dichos años como Inspector de Mantenimiento.

(3) Conozca el contenido del Manual General de Mantenimiento y las Especificaciones de Operación del Explotador de Transporte Aéreo, y las disposiciones de mantenimiento de esta Parte.

(e) Ninguna persona puede desempeñarse como Gerente de Aseguramiento de la Calidad, a menos que cumpla con lo siguiente:

(1) Calificación de ingeniero ó Inspector de Mantenimiento con habilitación en aeronaves y sus sistemas, motor o aviónica, con experiencia de cinco (5) años de trabajo en explotadores aéreos o Talleres de Mantenimiento Aeronáutico.

Para el área de operaciones, que sea, o que haya sido, piloto con licencia TLA, ó ingeniero de vuelo con estudios superiores; y que tenga por lo menos, tres años de experiencia con operaciones en aeronaves cuyo peso certificado de despegue sea superior a los cinco mil setecientos (5,700) kilogramos.

En el caso que se requiera usar solo un gerente, éste deberá tener al menos una de las calificaciones antes indicadas (mantenimiento u operaciones)

(2) Con formación y experiencia en las técnicas de control de calidad y garantía de la calidad (auditoria).

(3) Con conocimiento y experiencia de los procedimientos establecidos en el Manual General de Mantenimiento y de los Programas de Mantenimiento de las aeronaves del explotador aéreo; asimismo de los manuales de mantenimiento del fabricante de las aeronaves que opera el explotador. Para operaciones, conocer el contenido del Manual General de Operaciones y las Especificaciones de Operación del Explotador Aéreo, o ambos según sea el caso.

(f) Previa solicitud escrita de un Explotador de Transporte Aéreo de servicio nacional o internacional, la DGAC puede aprobar desviaciones a los requerimientos de antigüedad en las calificaciones listadas en esta Sección, siempre que el Explotador de Transporte Aéreo demuestre y la DGAC lo considere aceptable, que puede realizar la operación con el más alto grado de seguridad, debido a:

- (1) La clase de operaciones involucradas.
- (2) El número y tipo de aeronaves usadas.
- (3) El área de operaciones.

La DGAC puede cancelar en cualquier momento alguna desviación otorgada bajo esta Sección, si encuentra motivos técnicos justificables para ello.

121.37 Emisión o negación de un AOC

(a) La DGAC puede emitir un AOC, si después de una evaluación, encuentra que el solicitante:

- (1) Es una persona natural y/o jurídica peruana;
- (2) Tiene su base y oficinas principales en la República del Perú;
- (3) Cumple con los estándares y regulaciones aplicables para un poseedor de un AOC;
- (4) Esta apropiada y adecuadamente equipado para realizar operaciones seguras en transporte aéreo comercial y el mantenimiento de la aeronave; y
- (5) Mantiene capacidad económica y financiera, evaluada y comprobada por la DGAC.

(b) La DGAC puede negar la solicitud para un AOC, si encuentra que:

- (1) El solicitante no está apropiada o adecuadamente equipado o no es capaz de conducir operaciones seguras en transporte aéreo comercial;
- (2) El solicitante previamente fue poseedor de un AOC, el cual fue revocado; o
- (3) Una persona que contribuyó a causar el proceso de revocación de un AOC, obtiene propiedad sustancial de la compañía o es empleado con una posición requerida por esta regulación.

121.39 Procedimientos de adoctrinamiento de la compañía

Ninguna persona puede laborar dentro de una compañía, ni ningún poseedor de un AOC puede contratar una persona como gerente de aseguramiento de la calidad, gerente de mantenimiento o gerente de operaciones a menos que dicha persona haya completado el programa de adoctrinamiento de la compañía aprobado por la DGAC, el cual deberá incluir una revisión completa del MGO y MGM correspondiente a sus obligaciones.

SUBPARTE D: REGULACIONES QUE GOBIERNAN A TODOS LOS POSEEDORES DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR SEGÚN ESTA PARTE**121.71 Aplicabilidad**

Esta Subparte prescribe las regulaciones que gobiernan a todos los titulares de un Certificado de Explotador de Transporte Aéreo según esta Parte.

121.73 Disponibilidad del Certificado de Explotador, Permiso de Operación y Especificaciones de Operación

Cada explotador de transporte aéreo certificado deberá contar con su Certificado de Explotador, permiso de operación y sus Especificaciones de Operación, y tenerlos disponibles a la inspección de la DGAC en su oficina principal de operaciones.

121.75 Uso de las Especificaciones de Operación y su elaboración

(a) El contenido de las Especificaciones de Operación referidas en la sección 121.25 (b), consiste en una colección de documentos donde la DGAC establece patrones, normas, reglas y limitaciones, y aprueba o desaprueba operaciones, procesos y procedimientos. En resumen, deja claro todo aquello que el explotador involucrado puede o no hacer según las reglas aplicables en esta Parte.

(b) La elaboración de las Especificaciones de Operación exige un proceso de integración explotador/DGAC. Cabe al explotador presentar sus pretensiones y discutir las con la DGAC. La DGAC evalúa dichas pretensiones y le da su aprobación o no, haciendo las enmiendas que considere oportunas.

(c) Cada poseedor de un AOC deberá mantener a cada uno de sus empleados informados de las disposiciones de las Especificaciones para las Operaciones que son pertinentes a sus tareas y responsabilidades.

(d) Cada poseedor de un AOC deberá mantener un juego completo y separado de sus Especificaciones de Operación, junto con su respectivo Certificado de Explotador. Además deberá insertar los resúmenes o referencias pertinentes de las mismas en sus manuales de control operacional o despacho que se llevan a bordo, manteniendo la identidad de dichas OPSPECS.

121.77 Enmiendas al Certificado de Explotador

Ya sea por decisión de la DGAC o por intermedio de una solicitud del propio operador, la DGAC puede autorizar y aprobar enmiendas al certificado, si determina que la seguridad del transporte aéreo y el interés público permite y requiere tal enmienda.

Toda solicitud de enmienda debe ser presentada ante la DGAC como mínimo treinta (30) días antes de la fecha en que se propone que esta sea efectiva. Bajo condiciones especiales la DGAC puede aceptar plazos más pequeños para tal solicitud. En caso de ser negada la solicitud de enmienda, el recurso de apelación debe ser presentado a la DGAC hasta treinta (30) días después de conocida aquella decisión o por decisión de la DGAC, de acuerdo a los procedimientos que la autoridad determine.

121.79 Enmiendas a las Especificaciones de Operación

(a) La DGAC, puede enmendar cualquier Especificación de Operación en su aplicación, emitida según esta Parte, excepto en aquellas que son parte del Certificado de Explotador:

(1) A solicitud de un titular, si la Dirección General de Aeronáutica Civil determina que la seguridad del Transporte Aéreo y el interés público permiten dicha enmienda, ó

(2) Si la DGAC determina que la seguridad en el transporte aéreo y el interés público requiere una enmienda.

(b) En el caso de la enmienda considerada en el párrafo (a)(2) de esta Sección, la DGAC notifica al poseedor por escrito de la enmienda propuesta, fijando un período razonable (no menor de 7 días), dentro del cual el poseedor podrá presentar información escrita, consideraciones o argumentos sobre la enmienda. Después de considerar los argumentos relevantes presentados, la DGAC notificará al poseedor de cualquier enmienda adoptada o dejará sin efecto la anterior notificación. Si la DGAC encuentra que hay una emergencia que requiere inmediata acción con respecto a la seguridad en el transporte aéreo, porque el procedimiento de este párrafo sea impracticable o contrario al interés público, puede aceptar la enmienda en la fecha en que el titular recibe la notificación. En tal caso, la DGAC incorpora la decisión y una breve declaración de su razón de la notificación de la enmienda adoptada a las Especificaciones de Operación.

(c) El solicitante puede presentar su solicitud de enmienda a las Especificaciones de Operación de la DGAC, en su ámbito de aplicación, como mínimo treinta (30) días antes de la fecha en que se propone que ésta sea efectiva.

(d) En caso que la DGAC hubiese rechazado a un explotador la aprobación de una enmienda propuesta, éste puede solicitar la reconsideración de tal medida o solicitar una nueva enmienda a sus operaciones, dentro de los treinta (30) días de haber recibido la notificación de rechazo.

(e) (Reservado)

121.81 Autoridad de inspección

(a) Todo operador certificado deberá permitir a la DGAC, en cualquier momento y lugar, hacer inspecciones o evaluaciones de su permiso de operación, su Certificado de Explotador, sus Especificaciones de Operación, y otras autorizaciones o aprobaciones otorgadas, a fin de verificar su capacidad para continuar con la posesión de dichas autorizaciones o aprobaciones, bajo pena de suspensión automática de las mismas.

(b) Para todos los titulares de un Certificado de Explotador de Transporte Aéreo, estas inspecciones también incluyen inspecciones contables, de registros financieros y de otra información relacionada con este aspecto que solicite la DGAC.

121.83 Cambio de dirección

Todo explotador de transporte aéreo certificado deberá notificar a la DGAC por escrito, al menos treinta (30) días antes, de cualquier cambio en la dirección de su oficina principal de trabajo, o base principal de operaciones, o base principal de mantenimiento.

121.85 Seguridad de vuelo

(a) Cada explotador de transporte aéreo debe asignar a una persona calificada, o a ser calificada por la DGAC, como "Asesor de Seguridad de Vuelo y Prevención de Accidentes", la misma que deberá implementar el sistema de

seguridad de vuelo y de investigación y prevención de accidentes de dicha empresa.

(b) Cada explotador de transporte aéreo debe señalar en su Manual General de Operaciones el nombre de las personas que integran en el organigrama de dicha empresa el sistema de seguridad indicado en el párrafo (a) de esta Sección, así como sus funciones y responsabilidades.

(c) Dicha función de "Asesor de Seguridad de Vuelo y Prevención de Accidentes" dependerá y reportará directamente a la Gerencia General del explotador.

(d) A partir del 1 de Enero de 2005, el explotador de un avión que tenga un peso máximo certificado de despegue superior a 20,000 Kgs (44,000 Lbs) deberá establecer y mantener un programa de análisis de datos de vuelo como parte de su programa de prevención de accidentes y de seguridad de vuelo, conforme a lo establecido en el *Manual de prevención de accidentes* - Documento 9422 de OACI.

121.87 Cumplimiento de un AOC

Cada poseedor de un AOC deberá, en todo momento, seguir cumpliendo con los términos del AOC, las condiciones para su emisión y los requerimientos de mantenimiento, con el propósito de mantener ese certificado. El incumplimiento de lo indicado, puede ser motivo de revocación o suspensión del AOC.

121.89 Sistema de calidad

(a) Cada poseedor de un AOC deberá establecer un sistema de calidad y designar un gerente de aseguramiento de la calidad, para hacer seguimiento del cumplimiento y adecuación de los procedimientos requeridos para asegurar prácticas de operación seguras y la aeronavegabilidad de la aeronave. Dicho seguimiento deberá incluir un sistema de retroalimentación al Gerente General para asegurar que se tomen las acciones correctivas necesarias.

(b) Cada poseedor de un AOC deberá asegurarse que cada sistema de calidad incluya un programa de aseguramiento de la calidad que contenga procedimientos diseñados para verificar que todas las operaciones están siendo conducidas de acuerdo con todos los requerimientos aplicables, estándares y procedimientos.

(c) El sistema de calidad y el gerente de aseguramiento de la calidad, deberán ser aceptables para la DGAC.

(d) No obstante lo indicado en el párrafo (a), la DGAC puede aceptar el nombramiento de dos gerentes de aseguramiento de la calidad, uno para operaciones y uno para mantenimiento, si es que el explotador ha designado una unidad de aseguramiento de la calidad que asegure que el sistema de calidad es aplicado uniformemente a toda la operación.

SUBPARTE E: APROBACIÓN DE RUTAS A REGULARES Y NO REGULARES, NACIONALES E INTERNACIONALES

121.91 Aplicabilidad

Esta Subparte determina los requisitos para obtener aprobación de rutas de operación para las líneas aéreas regulares y no regulares; nacionales o internacionales.

121.93 Requerimientos para aprobar una ruta

(a) Cada poseedor de un certificado de explotador bajo esta Parte, que requiera la aprobación de una ruta, deberá demostrar a la DGAC:

(1) Que se pueden realizar operaciones regulares y no regulares y que se cuenta con abastecimiento de combustible en el aeropuerto de destino o aeropuertos de la ruta.

(2) Que las facilidades y servicios requeridos considerados en las Secciones 121.97 al 121.107, están disponibles y conformes al tipo de operación.

(3) Que está implementado y equipado con capacidad de realizar operaciones aéreas de acuerdo con los estándares de operación establecidos en las regulaciones aeronáuticas del Perú e internacionales.

(4) Todas las operaciones que son posibles realizar con seguridad IFR y VFR, de noche, sobre aerovías nacionales, aerovías extranjeras, espacio controlado o rutas controladas.

La DGAC aprobará una ruta externa del espacio aéreo controlado, si determina que la densidad del tránsito en ese espacio permite un nivel adecuado de seguridad en las operaciones.

(b) El párrafo (a) de esta Sección, no requiere vuelo previo sobre una ruta o segmento de ruta si el explotador demuestra que el vuelo no vulnera las normas de seguridad, considerando la disponibilidad y adecuación de los aeropuertos, luces, mantenimiento, comunicación, navegación, carga de combustible, mantenimiento de la aeronave y la capacidad del personal a ser utilizado en la operación propuesta.

121.95 Amplitud de la ruta

(a) Las rutas aprobadas o segmentos de ruta sobre las aerovías nacional o extranjeras tendrán un ancho igual al previamente asignado. Cuando la DGAC considere que debe determinar el ancho de otras rutas aprobadas, se deberá considerar lo siguiente:

- (1) Terreno a sobrevolar
- (2) Altitudes mínimas en ruta
- (3) Ayudas a la aeronavegación en tierra y abordó
- (4) Densidad del tránsito aéreo
- (5) Procedimientos (ATC)
- (6) Publicaciones actualizadas para la operación.

(b) Cualquier ancho de ruta, de otras rutas aprobadas y determinadas por la DGAC, deberá figurar en las Especificaciones de Operación del explotador aéreo.

121.97 Condiciones de los aeropuertos requeridos

(a) Cada operador nacional e internacional demostrará que cada ruta propuesta para aprobación tiene los suficientes aeropuertos alternos equipados y con las ayudas necesarias y comunicaciones.

(b) Todo explotador aéreo deberá demostrar que cuenta con un sistema aprobado para obtener, mantener y distribuir a su personal los datos aeronáuticos necesarios para cada aeropuerto que se utilice, para una segura y adecuada operación. Tales informaciones deben ser obtenidas ya sea a través del AIP publicado por CORPAC o a través de otros organismos aeronáuticos internacionales reconocidos. Es responsabilidad de cada explotador aéreo su divulgación a los miembros de las tripulaciones y a los despachadores de vuelo. Las informaciones aeronáuticas incluirán lo siguiente:

(1) Aeropuertos:

- (i) Instalaciones
- (ii) Protección pública
- (iii) Ayudas para las comunicaciones y la aeronavegación

(iv) Construcciones que afectan el despegue, el aterrizaje y/o las operaciones en tierra

(v) Instalaciones para el tránsito aéreo tiene un sistema satisfactorio para obtener, mantener y distribuir a su personal apropiada información aeronáutica actualizada para cada aeropuerto que usará, a fin de obtener una operación segura en ese aeropuerto.

(2) *Pista de aterrizaje, prolongación de la pista libre de obstáculos y zona de parada de emergencia.*

- (i) Dimensiones.
- (ii) Superficie.
- (iii) Sistema de luces y marcas en la pista.
- (iv) Elevación y gradiente.

(3) *Umbrales desplazados*

- (i) Ubicación.
- (ii) Dimensiones.
- (iii) Condiciones de despegue y aterrizaje.

(4) *Obstáculos*

(i) Todos aquellos que afecten el cálculo de la performance para el despegue y aterrizaje.

(ii) Señalización de obstáculos

(5) *Procedimientos de vuelos instrumental*

- (i) Procedimientos de salida.
- (ii) Procedimientos de aproximación.
- (iii) Procedimientos de aproximación frustrada.

(6) *Información especial*

- (i) Equipo (RVR) (rango visual de la pista)
- (ii) Equipo de información de vientos en condiciones de baja visibilidad.

(c) De encontrarse deficiencias en los métodos o procedimientos aprobados, la DGAC notificará al explotador las discrepancias para que, en un plazo perentorio, realice las revisiones necesarias para una operación segura. El explotador puede solicitar reconsiderar las mismas, dentro de los treinta (30) días de recibida esa notificación. Sin embargo, si la DGAC estima que los cambios son necesarios al interés de la seguridad del transporte aéreo y requieren de una acción inmediata, deberá solicitar su adecuación efectiva sin demora o en su defecto, suspender las operaciones.

121.99 Medios de comunicación

Cada operador aéreo regular nacional e internacional debe demostrar que cuenta con un sistema de comunicaciones aire-tierra u otra manera de comunicación aprobada o aceptada por la DGAC, que garantiza una comunicación rápida con cada aeronave en cualquier punto de la ruta, para el control de los vuelos normales; este sistema debe ser empleado sólo para este fin, sin interferencias. Además debe contar con capacidad de comunicarse, punto a punto en tierra, con cada estación ATC de la red de rutas.

Para todas las operaciones de los explotadores aéreos nacionales o internacionales, los sistemas de comunicaciones entre cada aeronave y la oficina de despacho deben ser independientes de cualquier sistema operado por el Estado, y/o aprobado por el DGAC para operar como tal.

121.101 Facilidades de reportes meteorológicos

(a) Todo explotador aéreo nacional o internacional deberá demostrar que cuenta con un adecuado sistema de informes meteorológicos (estados de tiempo y pronósticos) en cantidad y calidad suficientemente disponibles para cada servicio y ruta operada.

(b) Excepto lo previsto en el párrafo (d) de esta Sección, ningún explotador aéreo podrá usar los reportes meteorológicos, a menos que:

(1) Para las operaciones en el espacio aéreo y aeródromos nacionales, el informe del tiempo haya sido preparado por CORPAC o por un organismo aceptado por la DGAC.

(2) Para operaciones conducidas fuera del espacio aéreo nacional, el reporte haya sido preparado por una fuente aprobada por la DGAC.

(c) Todo explotador aéreo nacional o internacional utilizará los reportes meteorológicos preparados de conformidad con lo expresado en el párrafo (b) de esta Sección y/o de cualquier otra fuente aprobada, y en conformidad con lo expresado en el párrafo (d) de esta Sección.

(d) Todo explotador aéreo deberá demostrar que la calidad de sus informes contienen ítems tales como turbulencia del aire, tormentas, nubosidad, cizalladura de vientos en baja altitud que pudieren afectar la seguridad de las operaciones en cada ruta o segmento de ruta y los aeropuertos a utilizarse.

121.103 Facilidades de navegación en ruta

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, todo explotador aéreo deberá demostrar que para cada ruta propuesta, las ayudas terrestres no visuales permiten:

(1) La disponibilidad para el uso sobre tal ruta, con el grado de precisión requerido por el control de tránsito aéreo (ATC); y,

(2) Poder localizar cualquier aeropuerto regular o alterno dentro del grado de exactitud necesario para la operación involucrada.

(b) Excepto para aquellas ayudas requeridas en ruta y para aeropuertos alternos, las ayudas terrestres no visuales requeridas para aprobación de rutas fuera del espacio aéreo controlado, estarán enumeradas en las Especificaciones de Operación y en el Manual de Operaciones del explotador aéreo.

(c) Las ayudas terrestres no visuales no serán requeridas para:

(1) Las operaciones VFR diurnas que el explotador aéreo demuestra que pueden ser conducidas con se-

guridad, considerando las características del terreno a sobrevolar;

(2) Las operaciones nocturnas VFR, en rutas que el explotador demuestre que los lugares adecuados para la operación segura están iluminados adecuadamente; y

(3) Las operaciones en segmentos de ruta donde la utilización de otros medios de aeronavegación especializados es aprobada por la DGAC.

121.105 Facilidades de mantenimiento

Todo explotador aéreo regular nacional o internacional deberá tener disponible, como sea necesario, personal competente, instalaciones y equipamientos adecuados (incluyendo elementos de repuesto, suministro y materiales), en aquellos puntos a lo largo de la ruta aérea que explote, para un adecuado servicio, mantenimiento, mantenimiento preventivo de la aeronave y equipamiento auxiliar.

121.107 Responsable del despacho de aeronaves

Cada operador aéreo regular nacional o internacional debe tener en cada punto de operación de sus aeronaves, un centro de despacho bajo la conducción de un despachador calificado vigente responsable del mismo, que asegure el cumplimiento de todas las regulaciones operativas y de despacho. La liberación de cada despacho debe ser firmada por el piloto al mando y el despachador correspondiente, y una copia debe quedar archivada para la evaluación por parte de la DGAC de la forma como se entrega la aeronave al piloto al mando en cada vuelo. Si el explotador cuenta con una central computarizada de despacho, el despachador autorizado de la aeronave podrá autorizar a otra persona calificada para la firma del despacho de la misma, pero mantendrá la responsabilidad directa sobre ese despacho.

Entre las responsabilidades del despachador de vuelos se encuentran las siguientes:

(a) Elaboración del manifiesto de carga y pasajeros y la hoja de peso & balance;

(b) Definir la cantidad de combustible a bordo, de acuerdo a las características del vuelo planificado y a las regulaciones vigentes;

(c) Recabar y distribuir la requerida Información meteorológica que corresponde a cada vuelo;

(d) Realizar la planificación del vuelo y presentarlo para su aprobación ante el piloto al mando. Presentar el plan de vuelo respectivo ATC y efectuar el respectivo seguimiento del mismo, conforme con la Sección 121.109, según corresponda;

(e) Recabar y distribuir la información de NOTAMS;

(f) Recibir la liberación de la aeronave por parte de mantenimiento y, si cumple con los requerimientos de aeronavegabilidad requeridos, hacer entrega de la misma al piloto al mando asignado.

(g) Aplicar los métodos de registro del control operacional y de seguimiento de vuelos aceptados o aprobados para el explotador;

(h) Participar activamente en los procedimientos de emergencia, y en los procedimientos de búsqueda, rescate y salvamento establecidos por el explotador para casos de accidente.

(i) Aplicar los métodos aprobados de transferencia de la aeronave a otro explotador, si así corresponde.

(j) Establecer cualquier otro procedimiento o información que ayude a la eficiencia y seguridad de los vuelos bajo su control.

121.109 Sistema de seguimiento de los vuelos

(a) Cada explotador regular nacional o internacional debe demostrar a la DGAC que cuenta con:

(1) Un sistema de seguimiento de vuelo establecido en concordancia con la Subparte T de esta Parte, y adecuado para el apropiado monitoreo de cada vuelo, considerando las operaciones conducidas; y

(2) Los suficientes centros de seguimientos de vuelos localizados en aquellos puntos en los que resulten necesarios:

(i) Para asegurar el apropiado monitoreo del progreso de cada vuelo, en relación a la salida en el punto de origen y el arribo a su destino, incluyendo paradas intermedias y desviaciones del vuelo y demoras por mantenimiento en esos puntos o paradas; y

(ii) Para asegurar que el piloto al mando es asistido con toda la información necesaria para la seguridad del vuelo.

(b) Un explotador certificado que conduce operaciones no regulares puede contratar servicios de seguimiento de vuelos con personas distintas a su personal. En estos casos, el explotador certificado deberá aplicar únicamente el sistema de seguimiento de vuelos aceptado o aprobado para él por la DGAC, y dicho operador continua manteniendo la principal responsabilidad del control operacional de cada uno de sus vuelos.

(c) Un Sistema de seguimiento de vuelos no necesita proveer de un monitoreo constante durante el vuelo desde un centro de seguimiento de vuelo.

(d) Las Especificaciones de Operación del explotador certificado deben señalar el sistema de seguimiento de vuelos que el mismo está autorizado a usar y la ubicación de los centros de control.

121.111 Requerimientos del sistema de seguimiento de vuelos

(a) Cada explotador certificado que conduce operaciones no regulares usando un sistema de seguimiento de vuelos debe mostrar que:

(1) El sistema cuenta con las facilidades y el personal adecuado para proveer la información necesaria para la iniciación y la conducción segura de cada vuelo a:

- (i) La tripulación de vuelo de cada aeronave; y
- (ii) Las personas designadas por el explotador para desempeñar la función del control operacional de la aeronave; y

(2) El sistema cuenta con los medios de comunicación privada o pública (teléfono, fax, radios, etc.) para el monitoreo del progreso de cada vuelo con respecto a la salida desde el punto de origen y el arribo a su destino, incluyendo las paradas intermedias y las desviaciones, y las demoras de mantenimiento presentadas en esos puntos o paradas.

(b) El explotador certificado que conduce operaciones no regulares debe mostrar que el personal señalado en el párrafo (a) de esta Sección, y aquellas designadas para desempeñar la función del control operacional de la aeronave, están capacitados para desempeñar dichas funciones.

SUBPARTE G: REQUERIMIENTOS DE MANUALES

121.131 Aplicabilidad

Esta Subparte prescribe requerimientos para la elaboración y revisión de los manuales requeridos para todos los Poseedores de un Certificado de Operación. Particularmente se aborda el contenido del Manual General de Operaciones (MGO).

121.133 Elaboración

(a) Cada explotador de transporte aéreo de servicio nacional y/o internacional, regular y/o no regular, debe elaborar y mantener actualizado un Manual General de Operaciones (MGO) de la empresa, aceptado por la DGAC, para el uso y guía del personal de operaciones de vuelo y tierra y personal directivo, en la conducción de sus operaciones.

(b) Cada explotador de transporte aéreo de servicio nacional y/o internacional, regular y/o no regular, debe preparar un Manual General de Mantenimiento (MGM) de la empresa, aprobado por la DGAC, para el uso y guía del personal de mantenimiento en el cumplimiento de sus funciones.

121.135 Contenido

(a) Cada manual requerido por la Sección 121.133 de esta Subparte debe:

- (1) Incluir instrucciones e información necesaria que permita al personal afectado realizar sus deberes y responsabilidades con un alto grado de seguridad.
- (2) Estar elaborado en forma que sea fácil de revisar y actualizar.
- (3) Tener el número y la fecha de la última revisión en cada una de las páginas; y
- (4) No contradecir ninguna Ley Nacional, como tampoco cualquier otra del exterior, a lo establecido en las Especificaciones de Operación del poseedor del Certificado de Explotador.

(b) El MGO puede estar separado en uno o más volúmenes. El criterio es hacerlo funcional y manejable para que el personal de operaciones, es decir los miembros de las tripulaciones, personal de control de operaciones, de tráfico y carga, así como el personal administrativo, etc., estén perfectamente informados de lo que se espera de ellos en cada una de sus funciones y ante cada situación específica. El manual en su conjunto debe contener los procedimientos o políticas de los grandes temas indicados a continuación:

- (1) Política y administración de las operaciones.
- (2) Control de operaciones y despacho de vuelo, incluyendo las Especificaciones de Operación.
- (3) Manual de operaciones de cada aeronave (AOM) elaborado por el operador (Incluyendo el type certificate, manual de peso de balance, quick reference y lista de chequeo).
- (4) Manual de vuelo de cada aeronave (AFM).
- (5) El MEL y el CDL.
- (6) Análisis de pistas (Runway Analysis).
- (7) Guía de las rutas a operar.
- (8) Política de pasajeros, carga y mercancías peligrosas.
- (9) Procedimientos de evacuación de emergencia.
- (10) Política de prevención de accidentes.
- (11) Política de seguridad.
- (12) Manual de instrucción y entrenamiento.
- (13) Manual de factores humanos (basado en las Circulares 216, 217 y 227 de OACI)

El contenido detallado de cada uno de estos temas se encuentra desarrollado en la Guía del Usuario vigente.

(c) El MGM debe estar elaborado y presentado bajo los mismos criterios que los estipulados para el MGO. Su contenido está especificado en la Parte 121.369 y en la Guía del Usuario vigente.

(d) Cada titular de un Certificado de Explotador deberá mantener al menos una copia completa de los manuales MGO y MGM en su base principal de operaciones.

121.137 Distribución y disponibilidad

(a) Cada titular del Certificado de Explotador deberá proveer una copia actualizada de los manuales requeridos por la Sección 121.133 de esta Subparte o las secciones apropiadas de cada manual, según corresponda a sus funciones, a:

- (1) Su personal afectado en operaciones en tierra y mantenimiento;
- (2) Los miembros de la tripulación;
- (3) La DGAC.

(b) Cada persona a quien se le suministra un manual o parte del mismo bajo el párrafo (a) de esta Sección debe mantenerlo actualizado con los cambios y adiciones proporcionados a esta persona, y esta documentación debe ser accesible para consultar en todo momento, cuando se efectúen los trabajos asignados.

(c) Para dar cumplimiento al propósito establecido en el párrafo (a) de esta Sección, el poseedor del Certificado de Explotador podrá proveer al personal afectado, los manuales en forma impresa o también en microfilm o disketes, para este caso, deberá proveer también de los dispositivos de imagen, lectura y de impresión correspondientes.

121.139 Requerimiento de manuales a bordo de cada aeronave

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, cada explotador de transporte aéreo llevará a bordo de cada aeronave el MGO o las secciones correspondientes del MGO, las mismas que deben estar disponibles, ya sea como parte de los requerimientos de los tripulantes y/o como parte de la biblioteca de la aeronave, para su uso en vuelo y en tierra. Estas secciones actualizadas deberán incluir como mínimo lo siguiente:

- (1) Manual de control operacional y despacho, incluyendo las Especificaciones de Operación y política de carga de combustible en general.
- (2) Manual de operaciones de la aeronave (AOM) elaborado sobre la base del AFM
- (3) Manual de vuelo de la aeronave (AFM) (siempre que no se necesite desarrollar un AOM)

- (4) El manual de peso & balance
- (5) El manual de referencia rápida (quick reference) incluyendo las listas de chequeo
- (6) El MEL y el CDL
- (7) La guía de rutas, análisis de pistas y el AIP
- (8) Política de pasajeros, carga y mercancías peligrosas
- (9) Procedimientos de evacuación de emergencia
- (10) Política de prevención de accidentes
- (11) Procedimientos de seguridad

(b) Si un explotador de transporte aéreo es capaz de realizar todo o parte del mantenimiento programado en estaciones especificadas y aprobadas por la DGAC donde NO se cuenta con las secciones del MGM correspondiente al mantenimiento programado, tiene necesidad de llevar el MGM o las secciones correspondientes del mismo a bordo del avión cuando se dirige hacia aquellas estaciones.

121.141 Manual de vuelo de la aeronave

(a) Cada titular del certificado deberá contar con un manual de vuelo de la aeronave aprobado/aceptado por la DGAC y actualizado para cada tipo y modelo de aeronave afectada en su servicio.

(b) El manual de vuelo debe ser llevado a bordo de la aeronave y debe estar disponible para su utilización por la tripulación de vuelo.

(c) En cada aeronave de categoría de transporte, el explotador de transporte aéreo certificado debe llevar, ya sea la parte del MGO requerido por la Sección 121.133, conocido como el manual de operaciones de la aeronave (AOM), el mismo que contiene la información requerida basada en el manual de vuelo de la aeronave (AFM), elaborado por el fabricante y aprobado por la autoridad del país de dicho fabricante, o directamente dicho AFM aprobado por su respectiva autoridad aeronáutica.

(d) Si el explotador de transporte aéreo certificado decide llevar el AOM requerido por la Sección 121.133, dicho explotador certificado puede revisar las secciones de procedimientos de operación y modificar la presentación de los datos de performance tomados del AFM, siempre y cuando los procedimientos de operación revisados y las presentaciones de los datos de performance modificados sean:

- (1) Aprobados por la DGAC; y
- (2) Claramente identificados como requerimientos del manual de operaciones de la aeronave.

SUBPARTE H: REQUERIMIENTOS DE LAS AERONAVES

121.151 Aplicabilidad

Esta Subparte prescribe los requerimientos de las aeronaves para todos los poseedores de un AOC.

121.153 Requerimientos generales de la aeronave

(a) Excepto lo expuesto en el párrafo (c) de esta Sección, ningún poseedor de un AOC puede operar una aeronave, a menos que la misma:

(1) Esté matriculada en la República Peruana según la legislación vigente y las normas y leyes complementarias, y lleve a bordo un certificado de aeronavegabilidad vigente emitido por la DGAC, y

(2) Esté en condición de aeronavegabilidad y cumpla los requerimientos de aeronavegabilidad aplicables de la RAP, incluyendo aquellos que estén relacionados a su identificación y equipamiento.

(3) La DGAC le haya emitido un documento de homologación en cuanto al ruido o de aceptación de homologación emitida por otra Autoridad Aeronáutica. Este documento debe permanecer obligatoriamente en la aeronave.

(b) Un poseedor del AOC puede usar un sistema de control de peso y balance aprobado, basado ya sea en pesos promedios, asumidos o estimados para cumplir con los requerimientos de aeronavegabilidad y las limitaciones de operación aplicables.

(c) El poseedor del AOC puede operar en servicio de transporte aéreo, por arrendamiento o por fletamiento una aeronave con matrícula de un Estado extranjero integrante de la Organización de Aviación Civil Internacional, si:

(1) La aeronave lleva un certificado de aeronavegabilidad vigente y aprobado por el estado de matrícula y cum-

pla los requerimientos de matrícula e identificación de ese Estado;

(2) La aeronave cuente con una constancia de conformidad emitida por la DGAC, en concordancia con las Secciones 21.7 y 21.55. Para la emisión de esta constancia, el explotador deberá presentar ante la DGAC, un programa de mantenimiento para la aeronave aprobada por la Autoridad Aeronáutica del país de matrícula para dicho explotador; la Lista de Equipo Mínimo de la aeronave y el Manual General de Mantenimiento serán aprobados por la DGAC;

(3) La aeronave es operada por tripulación habilitada por la DGAC y empleada por el poseedor del AOC. Lo mismo rige para todo el personal de mantenimiento que firme trabajos efectuados a la aeronave. Asimismo, en el caso de fletamiento con tripulación mixta, la tripulación aérea empleada por el poseedor de AOC deberá ser entrenada en los procedimientos establecidos por el operador extranjero fletante, ya que esta última mantiene el control de la operación;

(4) El poseedor del AOC haga inscribir el contrato de arrendamiento de la aeronave en los Registros Públicos de Aeronaves del Perú; y

(5) La DGAC le haya emitido un documento de homologación en cuanto al ruido o de aceptación de homologación emitida por otra Autoridad Aeronáutica. Este documento debe permanecer obligatoriamente en la aeronave.

121.155 Reservado

121.157 Requerimientos de equipamiento y certificación de aeronaves

Ningún titular del Certificado de Explotador puede operar una aeronave a menos que ésta haya sido certificada en categoría transporte; esté equipada y posea los instrumentos requeridos por el certificado tipo expedido por la Autoridad Aeronáutica del país de fabricación y sus enmiendas; y cumpla con los requerimientos de la Sección 21.7 y 21.55 y las especiales de aeronavegabilidad de esta Parte.

121.159 Prohibición de aeronaves monomotor

Excepto lo previsto en la Sección 121.9 de esta Parte, ningún titular con Certificado de Explotador puede operar una aeronave monomotor bajo esta Parte.

121.161 Limitaciones de las aeronaves. Tipos de rutas

(a) A menos que el titular del Certificado de Explotador sea expresamente autorizado por la DGAC, basándose en las características del terreno, el tipo de operación, o la performance de la aeronave que será utilizada, el titular del AOC no podrá realizar operaciones con aeronaves de dos o tres motores (excepto una aeronave con 3 motores a turbina), sobre rutas que en el tiempo de una hora (a velocidad crucero normal con un motor inoperativo) no alcanza a llegar a un aeródromo alterno.

(b) Ningún titular de un Certificado de Explotador puede operar una aeronave en operaciones sobre agua a grandes distancias sin que esa aeronave esté certificado ó aprobado para amaraje forzoso, de acuerdo a los requerimientos del código de aeronavegabilidad aplicable.

121.163 Pruebas de aviones

(a) *Prueba Inicial de aviones.* - Ninguna persona puede operar un avión sin antes probarlo para su uso en una clase de operación bajo esta Parte 121 o bajo la Parte 135, a menos que un avión de ese tipo haya tenido:

(1) Avión nueva de fabricación. - Por lo menos cien (100) horas de evaluaciones de prueba aceptable para la DGAC, incluidas un número representativo de vuelos dentro de las rutas de aeropuertos, en adición a las pruebas de certificación del avión. Este requerimiento de cien (100) horas de vuelo de demostración puede ser reducido por la DGAC, si la misma determina que se ha demostrado un nivel satisfactorio de proficiencia para justificar dicha reducción.

(2) Aviones nunca operados por un explotador nacional bajo Parte 121. - Al menos quince (15) horas de vuelos de demostración, de las cuales las últimas siete (7) horas podrían cubrirse con pasajeros a bordo, siempre y cuando:

(i) Las ocho (8) primeras horas de vuelos de demostración han resultado satisfactorias para la DGAC

(ii) Las siguientes siete (7) horas de vuelos de demostración se realizan con un Instructor de vuelo y con Inspectores DGAC de operaciones y de aeronavegabilidad a bordo.

(3) Aviones nunca operados por el solicitante.- Al menos un vuelo de demostración en las rutas y aeródromos más significativos y complejos a ser operados, antes que el solicitante use por primera vez un tipo de aeronave que sin embargo ya ha sido utilizada por otro explotador en el Perú bajo Parte 121.

(4) Nuevas clases de Operaciones.- A menos que sea autorizado de otra forma por la DGAC para cada tipo de avión, un solicitante de un AOC deberá conducir al menos un vuelo de demostración en la ruta y los aeropuertos más significativos y/o complicados aceptables para la DGAC, para cada clase de operación que intenta conducir (regulares, no regulares, nacionales, internacionales). En dicho vuelo de demostración se certificará la performance de la aeronave, las limitaciones de los aeródromos a operarse, los procedimientos y las políticas del solicitante, y las habilidades y conocimientos de sus tripulantes aéreos en dichas rutas.

Para los casos señalados en los párrafos (a)(1), (a)(2) y (a)(3) de esta Sección, al menos diez (10) horas de vuelo de demostración deben ser hechos en vuelo nocturno; este último test es irreductible.

(b) *Vuelos de Demostración para aviones con alteración(es) a su diseño.*- A menos que sea autorizado de otra forma por la DGAC para cada tipo de avión que tenga una alteración en su diseño, un solicitante de un AOC o un poseedor del mismo deberá conducir por lo menos un vuelo de demostración en una ruta y aeródromo más complejo y significativo a ser operado, cuando el tipo de aeronave a ser usada ha sido materialmente alterada en su diseño.

(c) Definición de "materialmente alterado".- Para los propósitos del párrafo (b) de esta Sección, un tipo de avión es considerado materialmente alterado en su diseño si la alteración incluye:

(1) La instalación de motores distintos a los que fuera inicialmente certificado; o

(2) Alteraciones a la aeronave o sus componentes que materialmente afecta sus características de vuelo.

(d) Salvo lo estipulado en el subpárrafo (a)(2) de esta Sección, ningún solicitante o poseedor de un AOC puede llevar pasajeros durante los vuelos de demostración, excepto aquellas personas requeridas para la realización de la prueba y aquellas designadas por la DGAC. No obstante, podría incluirse mercancías, correo o algún otro tipo de carga a bordo, siempre que esto sea aprobado por la DGAC.

121.165 Peso vacío y centro de gravedad: Requisitos de actualización

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave bajo esta Parte a menos que el peso vacío y el centro de gravedad actual sean calculados sobre la base de valores establecidos por el pesoado real de la aeronave dentro de los treinta y seis (36) meses calendarios precedentes.

(b) El párrafo (a) de esta sección no se aplica a:

(1) RESERVADO.

(2) Aeronaves operadas bajo un sistema de peso y balance aprobado en las Especificaciones de Operación del poseedor del AOC.

SUBPARTE J: REQUERIMIENTOS ESPECIALES DE AERONAVEGABILIDAD

121.211 Aplicabilidad

Esta Subparte prescribe requerimientos especiales de aeronavegabilidad para todos los titulares de un Certificado de Explotador aéreo.

121.213 Requerimientos especiales de aeronavegabilidad: Generalidades

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, ningún transportador aéreo puede utilizar una aeronave propulsada por motores de más de seiscientos (600) hp. cada uno para una operación máxima continua, a menos que la aeronave cumpla los requerimientos de las Secciones 121.215 hasta 121.283 de esta Subparte.

(b) Si la DGAC determina que para un modelo particular de aeronave usada en servicio de carga, el cumplimiento literal de todos los requerimientos bajo el párrafo (a) de esta Sección sería extremadamente difícil y no contribuiría materialmente con el objetivo pretendido, entonces la DGAC

puede requerir el cumplimiento de solamente aquellas que sean necesarias para cumplir los objetivos básicos de esta RAP.

121.215 Interiores de cabina

(a) Excepto lo previsto en la Sección 121.312 de esta Parte, cada compartimento usado por la tripulación o pasajeros debe cumplir los requerimientos de esta Sección.

(b) Los materiales deben ser no susceptibles a quemarse violentamente cuando son encendidos.

(c) Los recubrimientos de pared, techo y las cubiertas de umbrales, pisos y equipamiento deben ser no susceptibles a la combustión en el momento de propagación del fuego.

(d) Está prohibido fumar en las cabinas de tripulantes y de pasajeros de las aeronaves.

(e) Cada depósito para toallas usadas, papeles y desperdicios debe ser de material resistente al fuego y debe tener una cubierta u otros medios para contener posibles fuegos iniciados en el depósito.

121.217 Puertas internas

En cualquier caso donde las puertas internas estén equipadas con persianas u otros medios de ventilación, debe haber medios adecuados para que la tripulación pueda cerrar el flujo de aire a través de la puerta cuando sea necesario.

121.219 Ventilación

Cada compartimento de pasajero o tripulación debe estar adecuadamente ventilado. La concentración de monóxido de carbono no puede ser mayor a una parte en veinte mil (20,000) partes de aire, y no pueden encontrarse presente gases de combustible. En cualquier caso donde las divisiones entre compartimentos tengan persianas u otros medios que permitan fluir al aire entre dichos compartimentos, debe haber medios adecuados para que la tripulación pueda cortar el flujo de aire a través de las divisiones cuando sea necesario.

121.221 Protección contra incendio

(a) Cada compartimento debe ser diseñado de tal manera que, cuando se utilice para el almacenaje de carga o equipajes, cumpla con los siguientes requerimientos:

(1) Ningún compartimento puede incluir controles, cableado eléctrico, tuberías, equipos o accesorios que ante un eventual daño o falla puedan afectar la operación segura de la aeronave, a menos que el ítem esté adecuadamente aislado, protegido o cubierto de alguna forma para que éste no pueda ser dañado por el movimiento de la carga en el compartimento y para que, a su vez, ningún daño o falla del ítem pueda originar un peligro de incendio en el compartimento.

(2) La carga o equipaje no pueden interferir con el funcionamiento de los dispositivos protectores de fuego del compartimento.

(3) Los materiales usados en la construcción de los compartimentos, incluyendo equipos de amarre, deben ser resistentes al fuego.

(4) Cada compartimento debe incluir provisiones para salvaguardar contra el fuego, de acuerdo a la clasificación expuesta en los párrafos (b) al (f) de esta Sección.

(b) Clase A: Los compartimentos de carga y equipajes son clasificados como clase "A", si:

(1) El fuego producido en el compartimento, fuera fácilmente percibido por un miembro de la tripulación desde su ubicación;

(2) Todas las partes del compartimento sean fácilmente accesibles en vuelo; y

(3) Debe tener un extintor de fuego de mano para cada compartimento clase A.

(c) Clase B: Los compartimentos de carga y equipajes están clasificados en la categoría "B"; si se provee suficiente acceso en vuelo como para permitir a un miembro de la tripulación alcanzar efectivamente todos los sectores del compartimento y su contenido, con un extintor de mano y si el compartimento es diseñado de una forma tal que, cuando las provisiones de acceso sean utilizadas, no ingresen cantidades peligrosas de humo, llamas de fuego o agente extintor a los compartimentos de pasajeros o tripulación.

Cada compartimento clase "B" debe cumplir lo siguiente:

(1) Debe poseer un sistema detector de fuego o humo, por separado, para dar alerta en las posiciones del Ingeniero de vuelo o el piloto.

(2) Debe haber un extintor de fuego de mano disponible para el compartimento.

(3) Debe estar recubierto con materiales resistentes al fuego, excepto que se utilice recubrimientos adicionales resistentes a la combustión durante el fuego.

(d) Clase C: Los compartimentos de carga y equipaje son clasificados en la Categoría "C" si éstos no cumplen con los requerimientos para las categorías "A", "B", "D" o "E". Cada compartimento Clase "C" debe cumplir con lo siguiente:

(1) Debe tener un sistema separado detector de fuego o de humo para dar alerta en la estación del ingeniero de vuelo o piloto.

(2) Debe tener un sistema de extinción de fuego aprobado y controlado desde las posiciones del ingeniero de vuelo o piloto.

(3) Debe ser diseñado para impedir que cantidades peligrosas de humo, llamas o agente extintor ingrese dentro de cualquier compartimento ocupado por pasajeros o tripulación.

(4) Debe tener ventilación y circulación de aire controladas de manera tal que el agente extintor provisto pueda controlar cualquier fuego que comience en el compartimento.

(5) Debe ser recubierto con material resistente al fuego, excepto que sea utilizada una protección adicional de material resistente a la combustión durante el fuego.

(e) Clase D: Los compartimentos de carga y equipaje son clasificados en la Categoría "D", si ellos están diseñados y contruidos de forma tal que de ocurrir fuego en ese compartimento pueda ser completamente confinado en ese compartimento sin arriesgar la seguridad de la aeronave o los ocupantes. Cada compartimento Clase "D" debe cumplir con lo siguiente:

(1) Debe poseer un medio para impedir que cantidades peligrosas de humo, flamas o gases tóxicos ingresen a cualquier compartimento ocupado por la tripulación o pasajeros.

(2) La ventilación y circulación de aire, debe ser controlada dentro de cada compartimento para que cualquier fuego que pudiera ocurrir en él no progrese más allá de los límites de seguridad.

(3) Debe ser completamente recubierto con materiales resistentes al fuego.

(4) Se debe tener en consideración el efecto de calentamiento dentro del compartimento en partes críticas adyacentes de la aeronave.

(f) Clase E: En aeronaves utilizadas solamente para el transporte de carga, el área de cabina puede ser clasificada como compartimento Clase "E". Cada compartimento Clase "E" debe cumplir con lo siguiente:

(1) Debe ser recubierto completamente con material resistente al fuego.

(2) Debe poseer un sistema separado y aprobado de detección de humo o fuego para dar alerta en las posiciones del ingeniero de vuelo o del piloto.

(3) Debe tener un medio para cerrar el flujo de aire de ventilación hacia o desde el compartimento, y los controles para esos medios deben ser accesibles a la tripulación en el compartimento de cabina.

(4) Debe poseer un medio para evitar que cantidades peligrosas de humo, flamas o gases tóxicos puedan ingresar en el compartimento de la tripulación.

(5) Las salidas de emergencia requeridas para la tripulación deben ser accesibles bajo todas las condiciones de carga.

121.223 Pruebas de cumplimiento con la Sección 121.221

Se debe cumplir con lo estipulado por la Sección 121.221 de esta Subparte en lo que se refiere a la accesibilidad a los compartimentos, el ingreso de cantidades peligrosas de humo o agentes extintores dentro de los compartimentos ocupados por la tripulación o pasajeros, y la disipación del agente extintor en los compartimentos Clase C deben ser demostrados por pruebas en vuelo.

Durante estas pruebas debe demostrarse que no ocurrirá ninguna operación inadvertida de los detectores de fuego o de humo en otros compartimentos dentro del avión debido al fuego contenido en algunos de ellos, ya sea durante el tiempo en que está siendo extinguido o bien después, a menos que el sistema de extinción se accione simultáneamente en esos compartimentos.

121.225 Fluido de deshielo de hélice

Si es utilizado cualquier fluido combustible para el deshielo de la hélice, el titular del AOC debe cumplir con la Sección 121.255 de esta Subparte.

121.227 Configuración del sistema de líneas de presión de alimentación cruzada ("cross-feed")

(a) Las líneas de presión del Sistema de alimentación cruzada no pueden pasar a través de partes de la aeronave utilizada para el transporte de personas o carga, a menos que:

(1) Exista un medio para permitir a la tripulación cerrar el suministro de combustible a esas líneas, o

(2) Las líneas estén encerradas en un recinto a prueba de combustible y humo que esté ventilado y drenado hacia el exterior de la aeronave.

(3) Sin embargo, tal recinto no necesitará ser usado si estas líneas no tienen uniones sobre o dentro de las áreas de carga o de personal y estén adecuadamente proyectadas o protegidas para prevenir daños accidentales.

(b) Las líneas que pueden ser aisladas del resto del sistema de combustible por válvulas en cada porción final, deben incorporar provisiones para la liberación de excesivas presiones que puedan producirse debido a la exposición de las líneas a altas temperaturas.

121.229 Ubicación de los tanques de combustible

(a) Los tanques de combustible deben estar ubicados de la manera que lo establece la Sección 121.255 de esta Subparte.

(b) Ninguna parte de la "nacelle" (compartimento del motor), que esté ubicada inmediatamente detrás de una salida de aire principal del compartimento del motor, puede ser usada como pared de un tanque integral.

(c) Los tanques de combustible deben ser aislados de los compartimentos del personal por medio de alojamiento a prueba de combustible y sus gases.

121.231 Conexiones y líneas del sistema de combustible

(a) Las líneas de combustible deben ser instaladas y aseguradas de manera que permita prevenir vibraciones excesivas, y para soportar las cargas debidas a la presión de combustible y aceleraciones en vuelo.

(b) Las líneas conectadas a los componentes de la aeronave, entre las cuales pueda haber movimiento relativo, deben incorporar provisiones para flexibilizar las uniones.

(c) Las conexiones flexibles en líneas que puedan estar bajo presión y sujetas a cargas axiales deben utilizar conjuntos de mangueras flexibles en lugar de conexiones rígidas.

(d) La manguera flexible debe ser de un tipo aceptable o adecuado para cada aplicación en particular.

121.233 Líneas y conexión de combustible en zonas designadas con probabilidad de fuego

Las líneas de combustible y sus conexiones en cada zona designada con probabilidad de fuego deben cumplir lo establecido en la Sección 121.259.

121.235 Válvulas de combustible

Cada válvula de combustible debe:

(a) Cumplir con la Sección 121.257.

(b) Tener topes positivos de accionamiento o indicadores adecuados ubicados en las posiciones "abierto" y "cerrado" (on-off), y

(c) Estar sujeta de forma tal que las cargas que resultan de su operación o de condiciones de aceleración en vuelo no se transmitan a las líneas conectadas a la válvula.

121.237 Líneas y conexiones de aceite en ciertas zonas designadas con probabilidad de fuego

Las líneas de aceite y sus conexiones en cada zona designada con probabilidad de fuego deben cumplir con la Sección 121.259.

121.239 Válvulas de aceite

(a) Cada válvula de aceite debe:

- (1) Cumplir con la Sección 121.257;
- (2) Tener topes positivos de accionamiento o indicadores adecuados ubicados en las posiciones "abierto" y "cerrado" (on-off); y
- (3) Estar sujeta de forma tal que las cargas que resulten de su operación o de condiciones de aceleración en vuelo no se transmiten a las líneas conectadas a la válvula.

(b) El cerrado de una válvula de corte (shutoff) de aceite no debe impedir el embanderamiento de la hélice, a menos que sean incorporadas medidas equivalentes por seguridad.

121.241 Drenajes del sistema de aceite

Se deben proveer drenajes accesibles que incorporen medios manuales o automáticos para trabarse en la posición cerrado, para permitir un drenaje seguro de todo el aceite del sistema.

121.243 Líneas de ventilación de los motores

(a) Las líneas de ventilación de los motores deben ser dispuestas de forma tal que el vapor de agua condensado, que pueda congelarse y obstruir la línea, no se acumule en ningún punto de la misma.

(b) Las líneas de ventilación del motor deben descargar en un lugar del avión que no constituya un peligro de incendio en el caso de que ocurra burbujas de aceite y, también, para que el aceite que salga de la línea no impacte el parabrisas del piloto.

(c) Las líneas de ventilación del motor no pueden descargar dentro del sistema de admisión de aire del mismo motor.

121.245 Paredes de fuego

Cada motor, unidad auxiliar de potencia, calefactor - quemador de combustible, u otros elementos del equipamiento de combustión que estén destinados a la operación en vuelo, deben estar aislados del resto de la aeronave por medio de paredes de fuego, cubiertas protectoras, o por otros medios equivalentes.

121.247 Construcción de paredes de fuego

Cada pared de fuego y cubierta protectora debe:

(a) Estar hecha de forma tal que no puedan pasar cantidades peligrosas de aire, fluidos o llamas; desde el compartimento del motor a otras partes de la aeronave;

(b) Tener todos los orificios de la pared de fuego o cubiertas protectoras selladas con guías y juntas herméticas ("grommet"), bocinas, o medios de sujeción de la pared de fuego que sean resistentes al fuego y de ajuste apretado;

(c) Estar hechos de material a prueba de fuego; y

(d) Estar protegido contra la corrosión.

121.249 Cubiertas de motor

(a) Las cubiertas deben estar hechas y sujetadas en forma tal que resistan la vibración de inercia y las cargas aerodinámicas a las cuales pueden estar sujetas normalmente.

(b) Deben realizarse provisiones para permitir el drenaje completo y rápido de las cubiertas en actitudes de vuelo y de tierra normales. Los drenajes no deben descargar en lugares que constituyan un peligro de fuego. Las partes de las cubiertas que estén sujetas a altas temperaturas por estar cerca del sistema de escape, o por impacto de gases de escape, deben ser hechas de materiales a prueba de fuego. A menos que sea especificado de otra forma en estas regulaciones, todas las partes de las cubiertas deben ser hechas de materiales que sean por lo menos resistentes al fuego.

121.251 Diafragma en la sección de accesorios del motor

A menos que se pueda demostrar una protección equivalente mediante otros medios, deberá ser provisto un diafragma que cumpla con la Sección 121.247 de esta Subparte en motores refrigerados por aire para aislar la sección de potencia del motor y todas las secciones del sistema de escape, del compartimento de accesorios del motor.

121.253 Protección contra el fuego del motor

(a) Las zonas designadas con posibilidades de fuego, deberán ser protegidas, cumpliendo con las Secciones 121.255 hasta 121.261 de esta Subparte.

(b) Las zonas con posibilidad de fuego son:

- (1) Sección de accesorios del motor;
- (2) Instalaciones en las que no se provee aislamiento entre el motor y el compartimento de accesorios; y
- (3) Las áreas que contienen la unidad auxiliar de potencia, calefactor - quemador de combustible, y otros equipamientos de combustión.

121.255 Fluidos inflamables

(a) Ningún tanque o reservorio, que sea parte de un sistema que contiene líquidos o gases inflamables, podrá ser colocado en las zonas de posibilidad de fuego, excepto cuando el fluido contenido, el diseño del sistema, los materiales usados en el tanque, los medios para cortar el suministro y las conexiones, líneas y controles, provean un nivel de seguridad equivalente

(b) Se proveerá al menos 12.25 mm (1/2") de espacio entre cualquier tanque o reservorio y una pared de fuego o deflector que aisle una zona de posibilidad de fuego.

121.257 Medios de corte

(a) Cada motor debe tener un medio para corte u otra manera de prevenir que cantidades peligrosas de combustible, aceite, anticongelante, u otros fluidos inflamables fluyan dentro, entre o a través de cualquier zona designada con probabilidad de fuego. Sin embargo, estos medios no necesitan ser provistos para cortar el flujo en las líneas que son una parte integral de un motor.

(b) Los medios de corte deben permitir una secuencia de operación de emergencia que sea compatible con las operaciones de emergencia de otros equipos, tales como embanderamiento de hélice, para facilitar el rápido y efectivo control del fuego.

(c) Los medios de corte deben estar localizados fuera de las zonas designadas con probabilidad de fuego, a menos que se los provea de medidas de seguridad equivalentes, y éstos deben demostrar que no drenarán cantidades peligrosas de fluidos inflamables dentro de cualquier zona designada con probabilidad de fuego luego del corte.

(d) Deben ser tomadas provisiones adecuadas para prevenir la operación inadvertida de los medios de corte y que sea posible para la tripulación la reapertura de las válvulas de corte después que las mismas hayan sido cerradas.

121.259 Líneas y conexiones

(a) Cada línea y sus conexiones, que esté localizada en una zona designada con probabilidad de fuego, si ella transporta fluidos inflamables o gases a presión, o está directamente sujeta al motor, o a movimientos relativos entre los componentes (excepto las líneas y conexiones que forman parte integral del motor), deberán ser flexibles y resistentes al fuego, con extremos fijos de fábrica, de desconexión rápida u otras conexiones resistentes al fuego aprobadas.

(b) Las líneas y conexiones que no estén sujetas a presión o movimiento relativo entre componentes, deberán ser de material resistente al fuego.

121.261 Líneas de ventilación y drenaje

Todas las líneas de ventilación y drenaje y sus aseguramientos, que estén localizadas en la zona de posibilidad de fuego deben, si ellas transportan fluidos inflamables o gases, cumplir con la Sección 121.259 de esta Subparte, si la DGAC determina que la ruptura o daño de cualquier línea de drenaje o ventilación puede resultar en un peligro de fuego.

121.263 Sistemas extintores de fuego

(a) Excepto cuando el titular del Certificado de Explotador demuestre que tiene protección equivalente contra la destrucción de la aeronave en el caso de incendio por el uso de materiales a prueba de fuego en las cubiertas de motor y en otros componentes que pueden estar sujetos a llamas, se debe proveer sistemas extintores de incendio para servir a todas las zonas designadas de fuego.

(b) Los materiales en el sistema extintor de fuego no deben reaccionar químicamente con el agente extintor de tal forma que resulte peligrosa.

121.265 Agentes extintores de fuego

Únicamente bromuro de metilo, dióxido de carbono, u otro agente que haya demostrado proveer una acción extintora equivalente puede ser utilizado como un agente extintor de fuego.

Si se utiliza bromuro de metilo o cualquier otro agente tóxico, se deben tomar las medidas para la prevención de concentraciones peligrosas de fluidos o vapores de fluidos y evitar su ingreso a cualquier compartimento personal, tanto a causa del fuego durante la operación normal de la aeronave como a causa de la descarga del agente extintor en tierra o en vuelo cuando existe un defecto en el sistema extintor. Si se usa un sistema de bromuro de metilo, los contenedores deben ser cargados con el agente seco y sellados por el fabricante del extintor o alguna otra persona que utilice un equipo satisfactorio de recarga. Si se usa dióxido de carbono, no debe ser posible descargar dentro de los compartimentos de personas cantidades excesivas de gas como para crear un peligro de sofocación a los ocupantes.

121.267 Desahogo de presión de los contenedores de agentes extintores

Los contenedores de agentes extintores deben estar provistos de un dispositivo de alivio de presión para prevenir su explosión a causa de una presión interna excesiva. La línea de descarga desde la conexión de alivio debe finalizar fuera de la aeronave en un lugar conveniente para la inspección en tierra. Debe colocarse en el terminal de descarga de la línea un indicador que dé una indicación visual cuando el contenedor se haya descargado.

121.269 Temperatura de los compartimentos en que se encuentran los contenedores de agentes extintores

Se deben tomar precauciones para asegurar que los contenedores de agentes extintores sean ubicados en lugares donde se puedan mantener temperaturas determinadas para el uso efectivo del sistema de extinción.

121.271 Materiales del sistema extintor de incendio

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, cada componente del sistema de extinción de incendio que esté en una zona designada de fuego debe ser construido de materiales a prueba de fuego.

(b) Las conexiones que estén sujetas a movimientos relativos entre componentes de la aeronave deben ser hechas de material flexible que sean al menos resistentes al fuego y estén localizadas de forma tal que se minimice la posibilidad de falla.

121.273 Sistemas detectores de fuego

Se deben proveer suficientes detectores de fuego de acción rápida en cada zona designada de fuego para asegurar la detección de cualquier fuego que pueda ocurrir en esa zona.

121.275 Detectores de fuego

Los detectores de fuego deben estar contruidos e instalados de una forma tal que asegure su capacidad para resistir, sin falla, toda vibración, inercia y otras cargas a las cuales pueden estar sujetos normalmente. Los detectores de fuego no deben ser afectados por la exposición a humo, aceite, agua u otros fluidos que puedan presentarse.

121.277 Protección contra el fuego de otros componentes del avión

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, todas las superficies de la aeronave que se encuentren tras de las cubiertas de motor en un área del diámetro de cubierta a ambos lados de su línea central deben ser hechas de materiales que sean resistentes al fuego.

(b) El párrafo (a) de esta Sección no se aplica a las superficies de la cola que se utilizan detrás de las cubiertas, a menos que la configuración dimensional de la aeronave sea tal que las superficies de cola puedan ser afectadas rápidamente por la temperatura, llamas o chispas emanadas desde zonas designadas de fuego o desde el compartimento del motor de cualquier cubierta.

121.279 Control del funcionamiento del motor

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, cada aeronave debe tener un medio individual para la detención y reencendido de cualquier motor en vuelo.

(b) En el caso de instalación de motores a turbina, sólo se necesita proveer un medio de detención del funcionamiento, si la DGAC determina que el funcionamiento puede poner en peligro la seguridad de la aeronave.

121.281 Independencia del sistema de combustible

(a) Cada sistema de combustible de una aeronave debe estar dispuesto de forma tal que la falla de cualquier componente no resulte en la pérdida irrecuperable de potencia de más de un motor.

(b) Si el titular del Certificado de Explotador demuestra que el sistema de combustible incorpora características que proveen una seguridad equivalente, entonces no necesitará proveer un tanque de combustible separado para cada motor.

121.283 Prevención de hielo en el sistema de admisión de aire

Se debe proveer medios para prevenir el mal funcionamiento de cada motor debido a la acumulación de hielo en el sistema de admisión de aire del motor.

121.285 Transporte de carga en compartimento de pasajeros

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) o (c) de esta Sección, ningún titular del Certificado de Explotador puede llevar carga en el compartimento de pasajeros de una aeronave.

(b) La carga puede ser llevada en cualquier lugar del compartimento de pasajeros si la misma es llevada en un contenedor de carga aprobado que cumple con los siguientes requerimientos:

(1) El contenedor debe soportar los factores de carga y las condiciones de aterrizaje de emergencia aplicables a los asientos de la aeronave en los cuales el contenedor se instale, multiplicado por un factor de 1,15, utilizando la suma del peso del contenedor y el peso máximo de la carga que el mismo puede llevar.

(2) Debe estar claramente marcado sobre el contenedor el peso máximo de carga que tiene aprobado para llevar y cualquier instrucción necesaria para asegurar la distribución de peso correcta dentro del mismo.

(3) El contenedor no puede exceder un peso de carga sobre el piso u otra estructura de la aeronave que exceda las limitaciones de carga de esa estructura.

(4) El contenedor debe estar sujeto a las guías de los asientos o a la estructura del piso del avión, y su fijación debe soportar factores de carga y las condiciones de aterrizaje de emergencia aplicables a los asientos de pasajeros de la aeronave en los cuales el contenedor se instale, multiplicado ya sea por el factor 1,15 o el factor de la fijación del asiento especificado para la aeronave, el que resulte mayor, utilizando el peso combinado del contenedor y el peso máximo de la carga que el mismo puede llevar.

(5) El contenedor no puede ser instalado en una posición que restrinja el acceso o el uso de cualquier salida de emergencia requerida, o el pasillo en el compartimento de pasajeros.

(6) El contenedor debe estar completamente cerrado y hecho de material que sea al menos resistente a la llama.

(7) Se deben proveer embalajes adecuados dentro del contenedor para prevenir el cambio de ubicación de la carga bajo condiciones de aterrizaje de emergencia.

(8) El contenedor no puede ser instalado en una posición que perturbe la visión de cualquier pasajero de las señales de "ajuste de cinturón" o "no fumar" o cualquier señal de salida requerida, a menos que sea provista una señal auxiliar u otro medio aprobado para la correcta notificación de los pasajeros.

(c) La carga puede ser llevada detrás de un mamparo o divisor en cualquier compartimento de pasajeros, siempre que la misma esté sujeta de forma tal que pueda soportar los factores de carga dados en la Sección 25.561 (b) (3) de la FAR 25 de la FAA y sea cargada como sigue:

(1) Sea asegurada apropiadamente por medio de un cinturón de seguridad u otro amarre que tenga suficiente resistencia para eliminar la posibilidad de moverse, bajo toda condición en tierra o en vuelo.

(2) Sea embalada o cubierta de manera tal que evite un posible daño a las personas ocupantes del compartimento de pasajeros.

(3) No imponga ninguna carga sobre los asientos o estructura del piso que exceda la limitación de carga dada por el fabricante para estos componentes.

(4) Su ubicación no restrinja uso o acceso a cualquiera de las salidas regulares o de emergencia requeridas, o del pasillo en el compartimento de pasajeros.

(5) Su ubicación no perturbe la visión de ningún pasajero de los avisos de "no fumar" o "cinturón de seguridad", o cualquier señal de salida de emergencia requerida, a menos que sean provistas señales auxiliares u otros medios para la correcta notificación a los pasajeros.

121.287 Transporte de carga en los compartimentos de carga

(a) Cuando sea llevada carga en compartimentos de carga que estén diseñados para requerir el ingreso de un tripulante en el caso de tener que extinguir cualquier fuego que pueda ocurrir durante el vuelo, la carga debe ser dispuesta de una manera tal que permita al tripulante alcanzar efectivamente todas las partes del compartimento con el contenido de un extintor de fuego de mano.

(b) La carga debe ser asegurada apropiadamente por medio de mallas de contención a sus soportes de anclaje correspondientes y otro amarre que tenga la suficiente resistencia para eliminar la posibilidad de moverse, tanto en tierra como en vuelo.

121.289 Tren de Aterrizaje: Dispositivo de aviso auditivo

(a) Cada aeronave grande debe tener un dispositivo de aviso auditivo de tren de aterrizaje que funcione continuamente bajo las siguientes condiciones:

(1) Para aeronaves con una posición establecida de "flaps" para aproximación, cuando los "flaps" sean extendidos más allá de la posición de configuración máxima certificada de aproximación y ascenso en el manual de vuelo y cuando el tren de aterrizaje no esté completamente extendido y asegurado.

(2) Para aviones sin una posición de "flaps" de ascenso y aproximación establecida, cuando el "flap" sea extendido más allá de la posición a la cual la extensión del tren de aterrizaje no esté completamente extendido y asegurado.

(b) El sistema de alerta requerido por el párrafo (a) de esta Sección:

- (1) No puede tener un corte manual;
- (2) Debe ser un sistema adicional al sistema de actuación de aceleradores instalados bajo los requerimientos de aeronavegabilidad de la certificación tipo; y
- (3) Puede utilizar cualquier parte de un sistema de actuación de aceleradores incluyendo el dispositivo de aviso auditivo.

(c) La unidad (sensor) que identifica la posición de los "flaps" puede ser instalada en cualquier lugar adecuado de la aeronave.

121.291 Demostración de procedimientos de evacuación en emergencia

(a) Con excepción de lo previsto en el párrafo (a) (1) de esta Sección, todos los poseedores de certificado deben hacer una demostración real del procedimiento de evacuación de emergencia de acuerdo con el párrafo (a) del Apéndice D de esta regulación, para demostrar en cada tipo y modelo de aeronave con capacidad mayor de 44 asientos, que sea usado para el transporte de pasajeros, demostrando la evacuación de la total capacidad, incluyendo los miembros de la tripulación, en noventa (90) segundos o menos.

(1) Una demostración con pasajeros no es necesaria, si el tipo y modelo de aeronave ha demostrado estar en cumplimiento con este párrafo y es efectivo del 24 de octubre de 1967 o en adelante, o si una certificación de tipo es efectiva desde el 1ro. de diciembre de 1978.

(2) Cualquier demostración con pasajeros hecha después del 27 de setiembre de 1993, debe estar de acuerdo con el párrafo (a) del Apéndice D de esta regulación.

(b) Cada poseedor del certificado que usa aeronaves de pasajeros de cuarenticuatro (44) asientos o más debe realizar una demostración del procedimiento de evacuación

parcial de acuerdo con el párrafo (c) de esta Sección basado en lo siguiente:

(1) Introducción inicial de tipo y modelo de aeronave en la operación de transporte de pasajeros, si el poseedor del certificado no ha realizado una demostración con pasajeros bajo el párrafo (a) de esta Sección;

(2) Cambio de cantidad, posición, deberes en el procedimiento de evacuación de los tripulantes auxiliares requeridos por la Sección 121.391; o

(3) Cambio de cantidad, posición tipo de salidas de emergencia o tipo de mecanismo de abertura en las salidas de emergencia disponibles para la evacuación.

(c) Durante la demostración parcial requerida por el párrafo (b) de esta Sección, el poseedor del certificado debe:

(1) Demostrar la efectividad de los procedimientos de entrenamiento de evacuación de emergencia de sus tripulantes, sin pasajeros, observada por la DGAC, en la cual los tripulantes auxiliares para ese tipo y modelo de aeronave, actúan usando los procedimientos operativos de la aerolínea. Con el 50% de salidas de emergencia a nivel de piso abiertas y un 50% de salidas de emergencia que no estén a nivel de piso, cuya apertura por un tripulante de cabina está definida como una función de evacuación de emergencia en la Sección 121.397 y despliega el 50 % de los toboganes de evacuación. Las salidas y rampas de evacuación serán seleccionados por el inspector de la administración y deberán estar disponibles en quince (15) segundos;

(2) Solicitar y obtener la aprobación de la Autoridad Aeronáutica correspondiente antes de realizar la demostración;

(3) Utilizar en esta demostración tripulantes de cabina de pasajeros que han sido seleccionados al azar por un Inspector de la DGAC y hayan completado el programa de entrenamiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica del poseedor del certificado para el tipo y modelo de aeronave y hayan pasado el examen escrito o práctico en el equipo y procedimiento de emergencia; y

(4) Solicitar y obtener la aprobación de la Autoridad Aeronáutica correspondiente antes de comenzar las operaciones con este tipo y modelo de aeronave.

(d) Cada poseedor de certificado operando o que propone operar una o más aeronaves en operaciones sobre agua o que de otra manera requiera tener cierto equipo según la Sección 121.339, deberá demostrar, por amarraje forzoso simulado ejecutado de acuerdo con el párrafo (b) del Apéndice D de esta Parte, que tenga la habilidad de llevar a cabo eficientemente sus procedimientos de amarraje forzoso.

(e) Reservado

SUBPARTE K: REQUERIMIENTOS DE EQUIPOS E INSTRUMENTOS

121.301 Aplicabilidad

Esta Subparte establece los requerimientos de instrumentos y equipos para todos los poseedores de un AOC.

121.303 Equipos e instrumentos del avión

(a) A menos que se especifique de otro modo, los requerimientos de instrumentos y equipos de esta Subparte se aplican a todas las operaciones bajo esta RAP.

(b) Los instrumentos y equipos requeridos por las Secciones 121.305 a 121.359 de esta Subparte deben ser aprobados e instalados de acuerdo con los requerimientos de aeronavegabilidad aplicables a ellos.

(c) Cada indicador de velocidad debe estar calibrado en Km/h. o en nudos, y cada limitación de velocidad e ítem de información relacionados en el manual de vuelo del avión y las placas pertinentes, deben estar expresados en Km/h o en nudos.

(d) Excepto lo indicado en el párrafo 121.627 (b) y en la Sección 121.628 de esta Parte, ninguna persona puede proceder al despegue de una aeronave a menos que los siguientes instrumentos y equipos estén en condiciones operables:

(1) Instrumentos y equipos requeridos para cumplir con los requerimientos de aeronavegabilidad bajo los cuales el avión obtiene el certificado tipo, y lo requerido por las Secciones 121.213 a 121.283 y 121.289 de esta Parte.

(2) Instrumentos y equipos especificados en las Secciones 121.305 a 121.321, 121.359 y 121.360 de esta

Parte para todas las operaciones, y los instrumentos y equipos especificados en las Secciones 121.323 a 121.351 para la clase de operación indicada, siempre que estos ítems no sean requeridos por el subpárrafo (d) (1) de esta Sección.

121.305 Equipos de navegación y de vuelo

Ninguna persona puede operar un avión a menos que el mismo esté equipado con los siguientes instrumentos y equipos de navegación y vuelo:

(a) Un sistema indicador de velocidad con tubos pitot con sistema de calefacción, o medios equivalentes para prevenir mal funcionamiento debido a la formación de hielo;

(b) Un altímetro;

(c) Un reloj con segundo (o equivalente aprobado);

(d) Un indicador de temperatura de aire exterior;

(e) Un giroscopio indicador de lado y cabeceo (horizonte artificial);

(f) Un indicador giroscópico de velocidad de giro ("rate of turn") combinado con un indicador integrado de giro y lado ("turn and bank"), excepto que sólo se requiera el indicador de deslizamiento ("slip skid") cuando un tercer sistema de instrumentos de actitud utilizable a través de actitudes de vuelo de 360° de alabeo ("roll") y cabeceo esté instalado de acuerdo con el párrafo (j) de esta Sección;

(g) Un indicador giroscópico de dirección (giro direccional o equivalente);

(h) Un compás magnético;

(i) Un indicador de velocidad vertical.

(j) En el avión descrito en este párrafo, además de dos indicadores de alabeo ("roll") y cabeceo (horizonte artificial), para uso en el puesto de pilotaje, un tercero de estos instrumentos es instalado de acuerdo con el párrafo (k) de esta Sección:

(1) En cada avión turbo reactor.

(2) En cada avión turbo hélice con una configuración de más de treinta (30) asientos de pasajeros, excluyendo a los tripulantes, y una capacidad de carga paga de siete mil quinientas (7,500) libras.

(k) Cuando sea requerido por el párrafo (j) de esta Sección un tercer indicador de alabeo ("roll") y cabeceo (horizonte artificial) que:

(1) Esté energizado desde una fuente independiente del sistema de generación eléctrica;

(2) Mantenga una operación confiable por un mínimo de treinta (30) minutos después de la falla total del sistema de generación eléctrica;

(3) Opere independientemente de cualquier otro sistema indicador de actitud;

(4) Esté operativo sin selección, después de la falla total del sistema de generación eléctrica;

(5) Esté ubicado en el panel de instrumentos en una posición aceptable para la DGAC que lo haga plenamente visible y utilizable por cualquier piloto en su puesto; y

(6) Esté apropiadamente iluminado durante todas las fases de operación.

121.306 Equipos electrónicos portátiles

(a) Excepto por lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona puede operar, ni ningún explotador o piloto al mando de una aeronave puede permitir la operación, de cualquier dispositivo electrónico portátil de cualquier aeronave civil matriculada en la República del Perú operando bajo esta parte ni tampoco:

(1) Aeronave operada por el poseedor de un permiso de operación; o

(2) Cualquier aeronave mientras opera en condiciones IFR.

(b) El párrafo (a) de esta Sección no es aplicable para:

(1) Grabadoras de voz portátiles;

(2) Audífonos;

(3) Marcapasos;

(4) Maquinas de afeitar eléctricas;

(5) Cualquier otro dispositivo electrónico portátil que el poseedor del certificado haya determinado que no causará interferencia con los sistemas de comunicaciones o navegación de la aeronave sobre la cual se utilizará.

(c) La determinación requerida por el párrafo (b)(5) de esta Sección deberá ser realizado por el poseedor del certificado de esta parte (explotador), sobre el cual el dispositivo electrónico será utilizado.

121.307 Instrumentos de motor

A menos que la DGAC permita o requiera diferente instrumentación para aeronaves propulsadas por grupos motores de turbina para proveer un nivel de seguridad equivalente, ninguna persona puede conducir operaciones según esta Parte sin los siguientes instrumentos de motor:

(a) Reservado;

(b) Un indicador de temperatura de cabeza de cilindro para cada motor refrigerado por aire;

(c) Un indicador de presión de combustible para cada motor;

(d) Un flujómetro o indicador de relación de mezcla de combustible para cada motor no equipado con un control automático de relación de mezcla en altura;

(e) Un dispositivo que indique la cantidad de combustible en cada tanque de combustible a ser usado;

(f) Un indicador de presión de admisión para cada motor;

(g) Un indicador de presión de aceite para cada motor;

(h) Un indicador de cantidad de aceite para cada tanque de aceite, cuando se usa una transferencia o suministro de aceite de reserva separado;

(i) Un indicador de temperatura de aceite de ingreso para cada motor;

(j) Un tacómetro para cada motor;

(k) Un dispositivo de advertencia de presión de combustible independiente para cada motor, o un dispositivo de advertencia maestro para todos los motores, con medios de aislamiento de los circuitos de advertencia individuales del dispositivo de advertencia maestro.

(l) Un dispositivo para cada hélice reversible, para indicar al piloto cuando la hélice está en reversa, que cumpla con lo siguiente:

(1) El dispositivo puede ser actuado en cualquier punto en el ciclo de reversión entre la posición tope de paso mínimo normal y la de toda reversa, pero éste puede no mostrar indicación en o por encima de la posición tope de paso mínimo normal.

(2) La fuente de indicación debe ser actuada por el ángulo de pala de la hélice o responder directamente a éste.

121.308 Protección de fuego para lavatorio

(a) Ninguna persona puede operar un avión según esta Parte a menos que el lavatorio del avión esté equipado con un sistema detector de humo, o su equivalente, que provea una luz de alarma en el puesto de pilotaje o provea una luz de alarma y/o audio-alarma en la cabina de pasajeros la cual debería ser rápidamente detectada por un auxiliar de vuelo, teniendo en consideración la distribución de los auxiliares de vuelo a lo largo del compartimiento de pasajeros durante las distintas fases de vuelo.

(b) Ninguna persona puede operar un avión según esta Parte a menos que cada lavatorio en el avión esté equipado con un extintor de fuego incorporado para cada receptáculo de residuos, toallas, papeles o residuos localizados dentro del lavatorio.

El extintor de fuego equipado deberá accionarse en forma automática dentro de cada receptáculo ni bien se inicie un fuego en dicho receptáculo.

121.309 Equipos de emergencia

(a) Ninguna persona puede operar un avión a menos que el mismo esté equipado con el equipos de emergencia listado en esta Sección y en la Sección 121.310 de esta Subparte.

(b) Cada ítem de emergencia y equipos de flotación listado en esta Sección y en las Secciones 121.310, 121.339 y 121.340:

(1) Debe ser inspeccionado regularmente de acuerdo con las inspecciones periódicas establecidas en las especificaciones de operación para asegurar su condición para su servicio continuado e inmediata disponibilidad para realizar sus pretendidos propósitos de emergencia;

(2) Debe ser fácilmente accesible a la tripulación y, teniendo en cuenta al equipo localizado en el compartimiento de pasajeros, debe ser de fácil acceso a éstos;

(3) Debe estar claramente identificado y marcado para indicar su método de operación, debiéndose utilizar al menos el idioma español; y

(4) Cuando se transporte en un compartimiento o alojamiento, se debe marcar el contenido de dicho alojamiento o compartimiento al menos en idioma español, y además el alojamiento o el compartimiento, o el ítem en sí mismo, debe marcarse con la fecha de la última inspección.

(5) Los equipos de emergencia deben estar asegurados y con fecha de vencimiento vigente. En el caso de los botiquines, deberán contar con la lista de su contenido en una parte visible del mismo.

(c) Extintores de fuego manuales para los compartimientos de tripulación, pasajeros, carga y cocina.

Se deben proveer extintores de fuego manuales, de un tipo aprobado en los compartimientos de tripulación, de pasajeros y carga de acuerdo con lo siguiente:

(1) El tipo y cantidad de agentes extintores deben ser apropiados para la clase de fuego que es probable que se produzca en el compartimiento donde el extintor se va a usar, y para compartimientos de pasajeros deben ser diseñados para minimizar los riesgos de concentración de gases tóxicos.

(2) Compartimientos de carga. Al menos un extintor de fuego manual debe ser localizado convenientemente en cada compartimiento de carga clase E que sea accesible a los miembros de la tripulación durante el vuelo.

(3) Compartimientos de cocina de a bordo. Al menos un extintor de fuego manual debe ser convenientemente localizado para su uso en cada cocina de a bordo localizada en un compartimiento distinto a los compartimientos de pasajeros, carga o tripulación.

(4) Compartimiento de la tripulación de vuelo. Al menos un extintor de fuego manual debe ser convenientemente localizado en la cabina de vuelo para uso de la tripulación de vuelo.

(5) Compartimientos de pasajeros. Extintores de fuego de mano deben localizarse convenientemente para su utilización en los compartimientos de pasajeros, y cuando son requeridos dos (2) o más, deben ser distribuidos uniformemente a través de cada compartimiento. Los extintores de fuego de mano deben ser provistos en los compartimientos de pasajeros como sigue:

(i) Para aviones con capacidad para acomodar más de seis (6) pero menos de treinta (31) asientos de pasajeros: por lo menos 1 (uno).

(ii) Para aviones con capacidad de más de treinta (30) pero menos de sesentinueve (61) asientos de pasajeros: por lo menos dos (2).

(iii) Para aviones con capacidad de más de sesenta (60) asientos de pasajeros, debe haber por lo menos el número de extintores de fuego de mano que figura en la siguiente tabla:

Mínima cantidad de extintores de fuego de mano:

Capacidad de Asientos:

61 hasta 200	3
201 hasta 300	4
301 hasta 400	5
401 hasta 500	6
501 hasta 600	7
601 o más	8

(6) No obstante para la distribución uniforme de los extintores de fuego manuales como está indicado en el párrafo (c)(5) de esta Sección, para aquellos casos en que la cocina está localizada en un compartimiento de pasajeros, debe colocarse por lo menos un (1) extintor de fuego de mano, el mismo que debe ser convenientemente localizado y fácilmente accesible para su uso en la cocina.

(7) Por lo menos dos (2) de los extintores de fuego de mano requeridos en aviones de transporte de pasajeros deben contener como agente extintor Halon 1211 (bromoclorofluorometano) o su equivalente.

(d) Equipo de primeros auxilios y equipo médico de emergencia. En vuelos con pasajeros se deben proveer "kits" de primeros auxilios y equipos de emergencia médica aprobados para tratamiento de heridas o emergencias médicas que puedan ocurrir en vuelo o en accidentes menores, y deben cumplir las especificaciones y requerimientos del Apéndice A.

(e) Hachas. Todo avión debe estar equipado con una hacha.

(f) Megáfono: Cada aeronave de transporte de pasajeros debe tener megáfonos portátiles energizados a batería o megáfonos fácilmente accesibles a la tripulación asignada a dirigir las evacuaciones de emergencia, instalados como sigue:

(1) Un megáfono en cada aeronave con una capacidad de más de sesenta (60) y menos de cien (100) asientos de pasajeros sentados, ubicado en la última posición de la cabina de pasajeros, donde sea fácilmente accesible desde el asiento normal del auxiliar de a bordo. Sin embargo, la DGAC puede aceptar un desvío de este Subpárrafo si determina que una localización distinta puede ser más adecuada para la evacuación de personas durante una emergencia.

(2) Dos megáfonos en la cabina de pasajeros, en cada avión con una capacidad de más de noventa y nueve (99) asientos de pasajeros, instalados uno en la parte delantera y otro en la última posición donde sería fácilmente accesible desde el asiento normal del auxiliar de a bordo.

121.310 Equipos de emergencia adicional

(a) Medios de evacuación de emergencia. Cada salida de emergencia (que no esté sobre las alas), de un avión de transporte de pasajeros y que esté a más de 1,83 metros (6 pies) del suelo cuando el avión está en tierra con el tren de aterrizaje extendido, debe tener un medio aprobado para ayudar a los ocupantes en el descenso a tierra.

Los medios de ayuda para una salida de emergencia a nivel del suelo, deben cumplir los requerimientos según los cuales la aeronave fue certificada.

Los medios de ayuda que se despliegan automáticamente, se deben armar durante la carrera de despegue, rodaje y aterrizaje, y también en los casos que se recarga combustible con pasajeros a bordo. Sin embargo, si la DGAC encuentra que el diseño de las salidas hace impracticable el cumplimiento, puede otorgar una desviación del requerimiento de despliegue automático si los medios de ayuda se despliegan automáticamente cuando se accionan; y con respecto a las salidas de emergencia requeridas, si se lleva a cabo una demostración de evacuación de emergencia de acuerdo con el párrafo 121.291(a).

Este párrafo no se aplica a la salida de emergencia en la ventanilla posterior de aviones DC-3 operados con menos de treinta y seis (36) ocupantes, incluyendo miembros de la tripulación y menos de cinco (5) salidas autorizadas para el uso de pasajeros.

(b) Marcas interiores de salidas de emergencia

Cada avión utilizado en el transporte de pasajeros debe cumplir lo siguiente:

(1) Cada salida de emergencia de pasajeros, sus medios de acceso y sus medios de apertura deben estar claramente marcados. La identificación y ubicación de cada salida de emergencia de pasajeros debe ser reconocibles desde una distancia igual al ancho de la cabina. Todas las leyendas deben estar escritas y entendibles al menos en idioma español. La ubicación de toda salida de emergencia de pasajeros debe ser indicada por señales visibles a los ocupantes que se aproximan por el pasillo principal de pasajeros.

Debe haber señales ubicadas:

(i) Por encima del pasillo, cerca de cada salida de emergencia de pasajeros ubicada sobre las alas, o en otra ubicación en el techo si es más práctico debido a la baja altura del mismo;

(ii) Cerca de cada salida de emergencia a nivel del piso para pasajeros, excepto que un signo pueda servir para dos salidas si ambas pueden ser vistas fácilmente mediante esa señal; y

(iii) Sobre cada mamparo o tabique divisorio que impide la visión hacia adelante o hacia atrás, a lo largo de la cabina de pasajeros, para indicar las salidas de emergencia que estén más allá de dichos mamparos y que sean ocultas por ellos salvo que, si esto no es posible, la señal sea ubicada en otro lugar apropiado.

(2) Cada marca de salida de emergencia de pasajeros y cada señal de ubicación debe cumplir con los requerimientos establecidos en las regulaciones FAR 25.811 y 25.812 (según corresponda) de la FAA de los Estados Unidos u otro equivalente aceptable para la DGAC. Asimismo debe:

(i) Reservado.

(ii) Confirmar las marcas de salidas de emergencia bajo el cual fue certificado conforme al certificado tipo del avión, a menos que la DGAC determine diferentes instrucciones para dar cumplimiento a este párrafo.

Ninguna señal puede continuar siendo usada si su luminiscencia decrece por debajo de doscientos cincuenta (250) Microlamberts.

(c) Iluminación de las marcas interiores de salidas de emergencia.

Cada avión de transporte de pasajeros debe tener un sistema de iluminación de emergencia independiente del sistema de iluminación principal. Sin embargo, las fuentes de iluminación general de la cabina pueden ser comunes a ambos sistemas, el principal y el de emergencia, si el suministro de energía del sistema de iluminación de emergencia es independiente del suministro de energía del sistema de iluminación principal.

El sistema de iluminación de emergencia debe:

(1) Iluminar cada marca y señales de ubicación de salidas de pasajeros.

(2) Proveer suficiente iluminación general en la cabina de pasajeros de modo que la iluminación promedio, cuando sea medida a intervalos a un (1) metro a la altura de los brazos de los asientos en la línea central del pasillo principal de pasajeros, sea de al menos 0.05 candelas-pies;

(3) Para aviones que hayan obtenido el certificado tipo en su país de origen después del 01-01-1958, incluir la "marcación de las vías de escape de emergencia, de proximidad al suelo", requerida a todas las aeronaves de transporte de pasajeros, después del 26 de noviembre de 1986.

(d) Operación de las luces de emergencia.

Excepto las luces que forman parte de los subsistemas de iluminación de emergencia (según lo indicado en el párrafo (h) de esta Sección), que sirven solamente como medio de ayuda, son independientes del sistema de iluminación de emergencia principal del avión y que son automáticamente activadas cuando se despliegan los medios de ayuda, cada luz requerida por los párrafos (c) y (h) de esta Sección, debe cumplir con lo siguiente:

(1) Cada luz (señal) debe:

(i) Ser operable manualmente tanto desde la cabina de tripulación como desde un puesto de la cabina de pasajeros que sea rápidamente accesible desde el asiento normal de un auxiliar de a bordo;

(ii) Poseer un dispositivo que prevenga la actuación inadvertida del control manual; y

(iii) Cuando esté armada o encendida desde otro puesto, permanezca iluminada o se ilumine aún después del corte de suministro de energía eléctrica normal del avión.

Cada luz debe ser armada o encendida durante el careteo, despegue y aterrizaje. Para demostrar el cumplimiento de este párrafo no se necesita considerar una separación transversal vertical del fuselaje.

(2) Cada luz de emergencia debe proveer el nivel de iluminación requerido durante al menos diez (10) minutos en las condiciones ambientales críticas después de un aterrizaje de emergencia.

(3) Todas las luces deben tener un dispositivo de control en la cabina, que tenga las posiciones de "armado", "encendido" y "apagado".

(e) Operación de las manijas de salidas de emergencia.

(1) Para un avión de transporte de pasajeros para el cual se solicitó certificado tipo en su país de origen antes del 01-05-72, la ubicación de las manijas de operación de las salidas de emergencia de pasajeros y las instrucciones para la apertura de las salidas, deben ser mostradas mediante marcas en o cerca de las salidas, que sean legibles desde una distancia de 0.76 m (30 pulgadas).

Además, para cada salida de emergencia, Tipo I y Tipo II con un mecanismo de liberación de seguro por movimiento rotatorio de la manija, las instrucciones para la apertura deben ser mostradas por:

(i) Una flecha roja, que tenga un ancho de, al menos, 0.019 m (3/4") en su eje, y el doble de ancho en su extremo, extendida a lo largo de un arco que abarque, un radio de 70° grados, aproximadamente igual a 3/4 de la longitud de la manija; y

(ii) La palabra "abierto", en letras rojas de 0.025 m (1") de altura, ubicada horizontalmente cerca del extremo de indicación de la flecha.

(2) Para aviones de transporte de pasajeros para los cuales la solicitud de certificado tipo en su país de origen fue hecha después del 01-05-1972, la ubicación de cada manija de operación de las salidas de emergencia de pasajeros y las instrucciones para la apertura de las salidas, deben ser mostradas de acuerdo con los requisitos bajo los cuales el avión obtuvo el certificado tipo por la Autoridad Aeronáutica del país de fabricación. En esos aviones, ninguna manija de operación, o cobertura de las manijas de operación, puede continuar siendo usada si su brillo decrece por debajo de los cien (100) Microlamberts.

(f) Accesos a las salidas de emergencia:

Para cada avión de transporte de pasajeros, los accesos a las salidas de emergencia deben proveerse como sigue:

(1) Cada pasaje entre áreas individuales de pasajeros, o que conduzca hacia las salidas de emergencia tipo I o tipo II, debe estar libre de obstáculos y ser de, al menos, 0.50 metros (20 pulgadas) de ancho.

(2) Debe haber suficiente espacio cerca de cada salida de emergencia, Tipo I o Tipo II, para permitir a los miembros de la tripulación ayudar en la evacuación de los pasajeros sin reducir el ancho de los pasajes que son requeridos en el subpárrafo (f)(1) de esta Sección.

Sin embargo, la DGAC puede autorizar desviaciones de éste si encuentra que existen circunstancias especiales que otorguen un nivel de seguridad equivalente.

(3) Debe haber acceso desde los pasillos principales a cada salida Tipo III y Tipo IV. Los accesos desde el pasillo a las salidas no deben estar obstruidos por asientos, literas u otras salientes que pudieran reducir la efectividad de la salida, además:

(i) Para un avión de categoría transporte con solicitud de certificado tipo en su país de origen posterior al 1 de enero de 1958, no debe tener interferencias para abrir el acceso en un ancho no menor que el pasaje principal entre asientos para aeronaves con capacidad de veinte (20) pasajeros o más. Para cabinas con capacidad de diecinueve (19) pasajeros o menos puede ser menor si no hay factores que dificulten el acceso.

(ii) La DGAC puede autorizar desviaciones del subpárrafo (f)(3)(i) de esta Sección si determina que existen circunstancias especiales que hacen no práctico el cumplimiento de dicho párrafo. Estas circunstancias especiales incluyen, pero no están limitadas, a las siguientes condiciones, cuando ellas impiden poder cumplir sin una reducción en el número total de asientos de pasajeros: salidas de emergencia localizadas muy próximas una de otra; instalaciones fijas como son lavatorios, cocinas de a bordo, etc.; mamparos permanentemente montados; un número insuficiente de filas por delante o detrás de la salida que permita el cumplimiento sin una reducción en el paso entre filas de más de 2.54 cm. (1 pulgada); o un número insuficiente de estas filas que permitan el cumplimiento sin una reducción en el paso entre filas menor a 76.2 cm. (30 pulgadas).

Para conceder una desviación de la aplicación de el subpárrafo 121.310 (f)(1), se debe demostrar las razones que hacen impracticable este requerimiento, y las acciones seguidas para alcanzar un nivel de seguridad equivalente como sea aplicable según el subpárrafo 121.310 (f)(2).

(iii) La DGAC puede también autorizar una fecha de cumplimiento posterior al 01-09-1996, si se ha determinado que existen circunstancias especiales que hicieron el cumplimiento hasta esta fecha impracticable. Una solicitud para conceder esta desviación debe indicar los aviones para los cuales su cumplimiento será alcanzado el 01-09-1996, e incluir un programa propuesto para el cumplimiento a incrementarse en los restantes aviones en la flota del explotador. Adicionalmente, el pedido debe incluir razones técnicas de por qué no fue logrado el cumplimiento en fecha más temprana.

(4) Si es necesario pasar a través de pasillos entre los compartimientos de pasajeros para alcanzar cualquier salida de emergencia requerida desde algún asiento en la cabina de pasajeros, los pasillos no deben ser obstruidos. No obstante, se pueden usar cortinas si ellas permiten la libre entrada a través del pasillo de pasajeros.

(5) No se debe instalar ninguna puerta entre compartimientos de pasajeros.

(6) Si es necesario pasar a través de una puerta que separa la cabina de pasajeros de otras áreas para alcanzar salidas de emergencia desde algún asiento de pasajeros, la puerta debe tener un medio para trazarla en posición abierta, y la puerta debe estar asegurada en posición abierta durante cada despegue y aterrizaje. Los medios de trazo deben ser capaces de resistir las cargas impuestas cuando la puerta es sometida a las fuerzas inerciales últimas, relativas a la estructura circundantes.

(g) Marcas exteriores de salidas.

Cada salida de emergencia de pasajeros, y los medios para abrirlas desde el exterior, deben ser marcadas en el exterior del avión. Debe haber una banda coloreada de dos pulgadas delineando cada salida de emergencia de pasajeros, sobre el lado exterior del fuselaje.

Cada marca exterior incluyendo la banda, debe ser fácilmente distinguible desde el área circundante del fuselaje por contraste en el color. La marcación debe cumplir con lo siguiente:

(1) Si la reflectancia de los colores oscuros es de 15% o menor, la reflectancia de los colores claros debe ser de al menos 45%.

(2) Si la reflectancia de los colores oscuros es mayor del 15%, se debe proveer una diferencia con el contraste de los colores claros de al menos 30%.

(3) Las salidas que no estén al costado del fuselaje, deben tener medios externos de apertura e instrucciones aplicables marcadas claramente en rojo contra el color de fondo, o, si el rojo no es claro contra el color de fondo, en amarillo cromo brillante, y, cuando los medios de apertura para tales salidas estén localizados solamente a un costado del fuselaje, una marcación clara a ese efecto debe ser provista del otro lado.

Reflectancia es la relación entre el flujo luminoso reflejado por un cuerpo, y el flujo luminoso que dicho cuerpo recibe.

(h) Iluminación de emergencia exterior y sendas de escape:

(1) Cada avión de transporte de pasajeros debe estar equipado con luces exteriores que cumplan los requerimientos de luces de emergencia exterior bajo los cuales la aeronave obtuvo el certificado tipo.

(2) Cada avión de transporte de pasajeros debe estar equipado con vías de escape resistentes al deslizamiento, que cumplan con los requerimientos de vías de escape resistentes al deslizamiento bajo las cuales el avión fue certificado.

(i) Salidas a nivel del piso.

Cada salida o puerta a nivel del piso en el costado del fuselaje (que no sean aquellas que conduzcan al compartimiento de equipajes y carga, que no sean accesibles desde la cabina de pasajeros), que sea de 1.12 m. o más (44 o más pulgadas) de alto y 0.50 m. o más (20 o más pulgadas) de ancho, pero no más de 1.17 m. (46 pulgadas), y cada salida del cono de cola o ventral, excepto las salidas ventrales en los aviones M-404 y CV-240, debe cumplir los requerimientos de esta Sección para salidas de emergencia a nivel del piso. Sin embargo, la DGAC puede otorgar una desviación a lo requerido en este párrafo si encuentra que las circunstancias hacen impracticable su cumplimiento completo y que se ha alcanzado un nivel de seguridad aceptable.

(j) Salidas de emergencia adicionales:

Las salidas de emergencia aprobadas ubicadas en el compartimiento de pasajeros que excedan el número mínimo de salidas de emergencia requeridas deben satisfacer todas las prescripciones aplicables de esta Sección, excepto los subpárrafos (f)(1), (f)(2) y (f)(3), y deben ser fácilmente accesibles.

(k) Toda salida ventral, y salida del cono de cola, debe ser:

(1) Diseñada y construida de modo que no pueda ser abierta en vuelo; y

(2) Marcada con una placa legible, en idioma castellano, desde una distancia de 0.76 m. (30 pulgadas) e instalada en una ubicación visible cerca de los medios de apertura de la salida, declarando que la salida ha sido diseñada y

construida de modo que no pueda ser abierta durante el vuelo.

(l) Luces portátiles.

Ninguna persona puede operar una aeronave de transporte de pasajeros, a menos que esté equipado con una provisión de linternas portátiles accesibles desde cada asiento de auxiliar de vuelo.

(m) En un avión que es requerido para tener más de una salida de emergencia de pasajeros en cada lado del fuselaje, ninguna salida de emergencia de pasajeros deberá estar a más de 18.3 m. (60 pies) de cualquier salida de emergencia de pasajeros sobre el mismo lado del mismo compartimiento del fuselaje, cuando se lo mide paralelamente al eje longitudinal del avión entre los ejes de salida más cercanos.

121.311 Asientos, cinturones de seguridad y arneses de hombro

(a) Ninguna persona puede operar un avión a menos que estén disponibles durante el despegue, vuelo y aterrizaje:

(1) Un asiento o camilla aprobado para cada persona mayor de dos años a bordo.

(2) Un cinturón de seguridad aprobado para uso separado por cada persona a bordo mayor de dos años, excepto que dos personas ocupando una camilla puedan compartir un cinturón de seguridad aprobado, y dos personas ocupando un sillón múltiple o asiento diván puedan compartir un cinturón de seguridad aprobado sólo durante el vuelo de crucero.

(b) Durante el rodaje, despegue y aterrizaje del avión, cada persona a bordo deberá ocupar un asiento aprobado, o litera, con su cinturón de seguridad adecuadamente asegurado sobre él.

Un cinturón de seguridad provisto para cada ocupante de un asiento no debe ser usado durante el despegue y aterrizaje por más de una persona mayor de dos años.

Sin embargo:

(1) Un niño(a) menor de dos (2) años puede ser sostenido por un adulto que ocupa un asiento o litera; o

(2) Si el niño(a) menor de dos (2) años ocupa un sistema contenedor de niños aprobado, ofrecido por el poseedor de un AOC:

(i) El sistema contenedor de niños aprobado deberá llevar una o más etiquetas como sigue:

(A) Orden técnica estándar de fabricación o una etiqueta mostrando que el asiento fue fabricado bajo las normas internacionales establecidas; y

(ii) El poseedor de un AOC cumple los siguientes requerimientos:

(A) El sistema contenedor debe ser asegurado en forma apropiada a un asiento o litera aprobados, orientados hacia adelante;

(B) El niño debe ser asegurado apropiadamente en el sistema contenedor y no debe exceder el límite de peso para el sistema contenedor; y

(C) El sistema contenedor debe mostrar: los requerimientos y/o etiqueta apropiados.

(c) Reservado.

(d) Cada asiento de costado debe cumplir con los requerimientos que previamente deberán ser aprobados por la DGAC.

(e) Ningún explotador puede despegar o aterrizar un avión a menos que todos los respaldos de asientos de pasajeros estén en posición vertical. Excepto que la DGAC apruebe expresamente el desvío de este requerimiento.

Cada pasajero deberá cumplir con las instrucciones dadas por los tripulantes, en cumplimiento de este párrafo.

(1) Este párrafo no se aplica a respaldos de asientos ubicados en posición distinta de la vertical, en cumplimiento con el subpárrafo 121.310 (f) (3) de esta Subparte.

(2) Este párrafo no se aplica a los asientos en los cuales las cargas o personas que no pueden sentarse derechos por una razón médica, sean transportadas de acuerdo con los procedimientos del manual del poseedor de un

AOC siempre que el respaldo del asiento no obstruya a ningún pasajero el acceso al pasillo o a cualquier salida de emergencia.

(f) Ninguna persona puede operar un avión de la categoría transporte a menos que esté equipado en la cabina de tripulación con un cinturón de seguridad y arneses de hombros combinados que cumplan con los requerimientos de las regulaciones, excepto que:

(1) Arnés de hombro y cinturones de seguridad y arneses de hombro combinados que hayan sido aprobados e instalados antes del 06-03-80, pueden continuar utilizándose; y

(3) Sistemas de restricción de cinturón de seguridad y arnés de hombros deben ser diseñados para los factores de carga de inercia establecidos bajo las bases de certificación de la aeronave.

(g) Cada tripulante auxiliar debe tener un asiento en el compartimento de pasajeros para el despegue y aterrizaje que cumpla con los requerimientos establecidos en FAR 25.785 publicado por la FAA de los Estados Unidos, excepto que:

(1) Cinturones de seguridad y arneses de hombros combinados que hayan sido aprobados e instalados antes del 06-03-80, pueden continuar utilizándose; y

(2) Sistemas de restricción de cinturón de seguridad y arnés de hombros deben ser diseñados para los factores de carga de inercia establecidos bajo las bases de certificación de la aeronave.

(3) Reservado.

(h) Cada ocupante de un asiento equipado con arneses de hombro y cinturones de seguridad combinados, debe tener esos elementos adecuadamente colocados y asegurados sobre sí durante el despegue y aterrizaje y ser capaz de realizar adecuadamente las tareas asignadas.

(i) Los cinturones de seguridad y arneses de hombro de cada asiento desocupado, si están instalados, deben estar asegurados de modo tal que no interfieran con los tripulantes en la realización de sus tareas o con la rápida evacuación de los ocupantes en una emergencia.

121.312 Materiales para interiores de compartimentos

(a) Todos los materiales de cada uno de los compartimentos y asientos utilizados por los pasajeros o tripulantes deben cumplir con los requerimientos sobre resistencia al fuego. Además:

(1) Al realizar el primer reemplazo completo o parcial de los componentes del interior de la cabina, deben cumplir con las pruebas de velocidad de liberación de calor y de humo.

(2) No obstante lo indicado en esta Sección, la DGAC puede autorizar variantes de esta Sección para componentes específicos del interior de cabina que no cumplan los requerimientos aplicables de flamabilidad y emisión de humo, si se realiza la determinación de que se hace impracticable ese cumplimiento. La solicitud para este desvío debe incluir un análisis exhaustivo y seguro de cada componente, los pasos a tomar para alcanzar el cumplimiento y, para los componentes para los cuales no se ha alcanzado cumplimiento a tiempo, razones técnicas para esa falta de cumplimiento.

(b) Para aviones con certificado tipo posterior a 01-01-1958, después de diciembre de 1996, los cojines de asientos, excepto aquellos sobre asientos de miembros de la tripulación de vuelo, en cualquier compartimento ocupado por tripulantes o pasajeros deben cumplir con los requerimientos a la protección de fuego de cojines de asientos.

121.313 Equipos diversos

Ninguna persona puede conducir ninguna operación según esta Parte a menos que esté instalado en el avión el siguiente equipo:

(a) Si hay fusibles protectores instalados en el avión, el número de fusibles de repuesto aprobados para ese avión y que estén adecuadamente descritos en el manual del poseedor de un AOC.

(b) Un limpiaparabrisas o sistema equivalente para cada puesto de piloto.

(c) Un sistema de distribución y suministro de energía que cumpla los requisitos de aeronavegabilidad, o que sea capaz de producir y distribuir la carga para los equipos e instrumentos requeridos con el uso de potencia externa, si falla alguna de las fuentes de potencia o componentes del sistema de distribución de energía.

El uso de elementos comunes en el sistema puede ser aprobado si la DGAC encuentra que ellos están diseñados para estar protegidos razonablemente del mal funcionamiento.

Los generadores de energía accionados por los motores deben estar, cuando se usan, en motores separados.

(d) Medios para indicar si la energía que está siendo suministrada a los instrumentos de vuelo requeridos es adecuada.

(e) Dos sistemas independientes de presión estática con salida a la presión atmosférica externa de modo que sean afectados lo menos posible por las variaciones de flujo de aire, humedad o algún otro agente externo, e instalados de modo que sean herméticos, excepto para la ventilación.

Cuando se provea un medio para transferir un instrumento desde su sistema de operación primario a un sistema alterno, dicho medio debe incluir un control de posición que debe estar marcado para indicar claramente cuál sistema se está usando.

(f) Una puerta entre los compartimentos de pasajeros y los compartimentos de pilotos con medios de cierre para evitar que los pasajeros la abran sin permiso de los pilotos.

(g) Una llave para cada puerta que separe un compartimento de pasajeros de otro compartimento que tenga salidas de emergencia.

La llave se debe poder obtener rápidamente por cada miembro de la tripulación.

(h) Un letrero en cada puerta que sea medio de acceso a una salida de emergencia de pasajeros requerida, que indique que debe estar abierta durante el despegue y el aterrizaje.

(i) Medios para que la tripulación en una emergencia, pueda destrabar toda puerta que conduzca a un compartimento que sea accesible normalmente a los pasajeros, y que pueda ser trabada por ellos.

121.314 Compartimento de carga y equipaje

(a) Después de julio de 1996 cada compartimento de Clase "C" o "D", con un volumen mayor a 5.66 m³ (200 pies cúbicos) en una aeronave de categoría transporte con Certificado Tipo en su país de origen posterior al 01-01-58, debe tener paneles de techo y de paredes laterales construidos de:

- (1) Resina reforzada con fibra de vidrio;
- (2) Materiales que cumplan con los requisitos de ensayo de la DGAC; o
- (3) Aluminio, para el caso de instalaciones de revestimientos aprobados antes del 20-03-89.

(b) Para el cumplimiento con esta Sección, el término revestimiento incluye cualquier detalle de diseño, características, como por ejemplo juntas o refuerzos, que no deben afectar la capacidad del compartimento para impedir la propagación de fuego.

121.315 Procedimientos de chequeo de cabina de mando

(a) Cada explotador certificado deberá proveer un procedimiento de chequeo de cabina de mando aprobado para cada tipo de aeronave.

(b) Los procedimientos aprobados deben incluir cada ítem necesario para que la tripulación de vuelo haga las pruebas por seguridad antes del encendido de los motores, despegue o aterrizaje, y en emergencias de motor y sistemas. Los procedimientos deben ser diseñados de modo que un miembro de la tripulación no necesite confiar en su memoria para recordar los ítems que se deben chequear.

(c) Los procedimientos aprobados deben ser fácilmente utilizables en la cabina de mando de cada aeronave y la tripulación de vuelo debe seguirlos cuando opere la aeronave.

121.316 Tanques de combustible

Cada avión categoría transporte con motores de turbina operado después del 30 de octubre de 1991 debe cumplir con los requerimientos establecidos en el FAR 25.963(e) de la FAA.

121.317 Información a los pasajeros

(a) Ninguna persona puede operar un avión a menos que esté equipado con señales de información a los pasajeros. Las señales deben ser construidas de forma tal que los miembros de la tripulación puedan ponerlas en posición encendido ("on") y apagado ("off").

(b) El aviso de "abrocharse los cinturones de seguridad" debe ser encendido durante cualquier movimiento en la superficie, para cada despegue y aterrizaje, y en cualquier momento considerado necesario por el piloto al mando.

(c) De acuerdo a lo estipulado en el párrafo 121.215(d), el aviso de "No Fumar" deberá permanecer encendido durante el transcurso de todo el vuelo.

(d) Ninguna persona puede operar una aeronave de transporte de pasajeros según esta Parte, a menos que sea señalado en cada mamparo delantero y en cada respaldo de asiento de pasajeros una señal o cartel que diga: "Ajústese el cinturón del asiento mientras esté sentado". Esta señal o cartel no necesita cumplir los requerimientos del párrafo (a) de esta Sección.

(e) Reservado.

(f) Todo pasajero deberá mantener su cinturón de seguridad abrochado mientras el aviso de "abrocharse los cinturones de seguridad" permanezca encendido.

(g) Ninguna persona deberá fumar mientras el aviso de "no fumar" permanezca encendido.

(h) Ninguna persona deberá fumar en los lavatorios.

(i) Ninguna persona deberá inhabilitar, neutralizar o destruir el detector de humo de los baños.

(j) Reservado.

(k) Cada pasajero deberá cumplir las instrucciones dadas por la tripulación, en relación a los párrafos (f), (g), (h), (i) de esta Sección.

121.318 Sistema de comunicación con el pasajero

Ninguna persona puede operar un avión bajo esta Parte, si no está equipado con un sistema de comunicación con el pasajero que:

(a) Sea capaz de operar independientemente del sistema intercomunicador de la tripulación requerido por la Sección 121.319, excepto microteléfonos ("handsets"), auriculares, micrófonos, llaves selectoras y dispositivos de señalización;

(b) Esté aprobado o aceptado por la DGAC de acuerdo con la Subparte N de la Parte 21.

(c) Sea accesible para uso inmediato, desde cada una de las ubicaciones de los tripulantes en la cabina de pilotos;

(d) Sea accesible para usar desde al menos uno de los puestos de auxiliar de a bordo, en el compartimento de pasajeros. Cada micrófono del sistema de comunicación con el pasajero para uso de los auxiliares de a bordo, debe estar ubicado adyacente al asiento del auxiliar de a bordo que esté ubicado cerca de cada salida de emergencia requerida a nivel del piso en el compartimento de pasajeros, y ser fácilmente accesible al auxiliar de a bordo, sentado;

(e) Debe ser capaz de operarse dentro de los diez segundos, por un auxiliar de a bordo en aquellos puestos en el compartimento de pasajeros desde los cuales su uso sea accesible;

(f) La transmisión debe ser audible para todos los pasajeros, en los lavatorios, puestos de auxiliares de a bordo y estaciones de trabajo.

121.319 Sistema de intercomunicación de la tripulación

(a) Ninguna persona puede operar un avión de acuerdo con esta Parte, a menos que el avión esté equipado con un sistema de intercomunicación de la tripulación tal manera que:

(1) Reservado.

(2) Sea capaz de operar independientemente del sistema de comunicación con el público, requerido por el párrafo 121.318 (a) de esta Subparte, excepto microteléfonos ("handsets"), auriculares, micrófonos, llaves selectoras y dispositivos de señalización, y

(3) Complemente los requerimientos del párrafo (b) de esta Sección.

(b) El sistema de intercomunicación de la tripulación, requerido por el párrafo (a) de esta Sección, debe estar aprobado o aceptado por la DGAC de acuerdo con la

Subparte N de la Parte 21 y llenar los siguientes requerimientos:

(1) Se debe proveer un medio de comunicación de dos vías entre el compartimento de piloto y:

(i) Cada compartimento de pasajeros; y

(ii) Cada cocina que esté localizada en otro nivel que no sea el del compartimento principal de pasajeros.

(2) Debe ser accesible para uso inmediato, desde cada uno de los dos puestos de tripulación en el compartimento de pilotos;

(3) Debe ser accesible para usar por lo menos desde un puesto de auxiliar de a bordo, en cada compartimento de pasajeros;

(4) Debe ser capaz de operarse dentro de los diez (10) segundos, por un auxiliar de a bordo en aquellos puestos en cada compartimento de pasajeros desde los cuales su uso sea accesible, y

(5) Para aviones grandes propulsados por turborreactores:

(i) Debe ser accesible para el uso suficiente desde los puestos de auxiliares de a bordo, de modo que, todas las salidas de emergencia a nivel de suelo (o vías de acceso a aquellas salidas, en el caso de salidas localizadas dentro de los "Galley") en cada compartimento de pasajeros, sean visibles desde uno o más puestos así equipados.

(ii) Debe tener un sistema de alerta que incorpore señales auditivas o visuales, para que los miembros de la tripulación alerten a los auxiliares de a bordo y viceversa.

(iii) El sistema de alarma requerido por el subpárrafo (b)(5) (ii) de esta Sección, debe tener medios para que el receptor de la llamada determine si se trata de una llamada normal o de emergencia; y

(iv) Cuando el avión está en tierra debe proveer medios de comunicación de dos vías entre el personal de tierra y al menos dos tripulantes, en el compartimento de pilotos. El puesto del sistema de intercomunicación para uso del personal de tierra debe estar ubicado de modo que el personal que usa el sistema pueda no necesitar ser visto desde dentro del avión.

121.321 Transmisor Localizador de Emergencia (ELT)

(a) Excepto por lo previsto en los párrafos (e) y (f) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil en la República del Perú a menos que:

(1) Tenga instalado en la aeronave un transmisor localizador de emergencia (ELT) automático, que esté en condición operativa y cumpla con los requerimientos aplicables del TSO-C91, TSO-C126 u otro equivalente aceptable para la DGAC, de acuerdo con lo siguiente:

(i) Para todas las aeronaves de matrícula nacional o extranjera que estén afectadas al transporte aéreo comercial regular y no regular en empresas nacionales y que operen dentro de las regiones de información de vuelo (FIR) del territorio nacional, tanto en el espacio aéreo superior como en el inferior, radio balizas ELT/TLE en 406 y 121.5 MHz. con las características de poder ser activadas automáticamente por medio de un interruptor "G" y activación por control remoto desde la cabina de tripulantes a requerimiento del piloto.

(2) El Ministerio de Defensa a través de la Marina de Guerra del Perú, tiene la responsabilidad de la confección y actualización del Registro Nacional de Radiobalizas de localización de emergencia aeronáutica (ELT/TLE).

(b) Cada transmisor localizador de emergencia requerido por el párrafo (a) de esta Sección, debe ser instalado en la aeronave de tal forma que la probabilidad de daño al transmisor en caso de impacto sea mínima. El ELT fijo debe ser instalado en la parte más posterior posible de la aeronave.

(c) Las baterías utilizadas en el transmisor localizador de emergencia requerido en el párrafo (a) de esta Sección deben ser reemplazadas (o recargadas si las baterías son de este tipo) cuando:

(1) El transmisor ha sido utilizado por un tiempo acumulado de más de una (1) hora.

(2) Ha vencido el 50% de su vida útil (o para baterías que se puedan recargar de su vida útil de carga), de acuer-

do a lo establecido por el fabricante del transmisor. La nueva fecha de vencimiento para el reemplazo (o recarga) de la batería debe ser marcado claramente en el exterior del transmisor y anotado en el registro de mantenimiento de la aeronave.

(3) El subpárrafo (c)(2) de esta Sección, no aplica a las baterías (tales como baterías activadas por agua), que no son esencialmente afectadas durante los probables intervalos de almacenaje.

(d) Cada transmisor localizador de emergencia requerido por el párrafo (a) de esta Sección debe ser inspeccionado por un TMA aprobado/aceptado y habilitado por la DGAC y cumpliendo estrictamente las indicaciones del fabricante a los doce (12) meses calendarios luego de la última inspección por:

- (1) Apropiaada instalación.
- (2) Batería por corrosión.
- (3) Funcionamiento de los controles y sensor de impacto.
- (4) La presencia de una suficiente señal irradiada en 121.5 y 406 MHz. desde su antena fija.

(e) No obstante el párrafo (a) de esta Sección, una persona puede:

(1) Trasladar con permiso especial de vuelo una aeronave adquirida recientemente, desde el lugar donde se toma posesión del mismo a un lugar donde se le instale el transmisor localizador de emergencia; y

(2) Trasladar con un permiso especial de vuelo una aeronave con un transmisor localizador de emergencia inoperativo hacia un lugar donde la reparación o reemplazo puede ser efectuada.

Ninguna persona, distinta a las requeridas como tripulación técnica, puede ser transportada a bordo de una aeronave que sea llevada con un permiso especial de vuelo, bajo los términos del párrafo (e) de esta Sección.

(f) El párrafo (a) de esta Sección no se aplica a:

(1) Aeronaves mientras estén afectadas a operaciones dentro de un radio de noventa (90) KM. (50 NM) del aeropuerto desde el cual aquella operación haya comenzado.

(2) Mientras estén afectadas a operaciones de vuelo que tengan que ver con el diseño y ensayo en vuelo.

(3) Aeronaves nuevas mientras estén afectadas a operaciones relativas a su fabricación y entrega.

(4) Aeronaves certificadas por la DGAC para propósito de investigación y desarrollo.

(5) Una aeronave durante cualquier período durante el cual el transmisor ha sido temporalmente removido para inspección, reparación, modificación o reemplazo, se sujeta a lo siguiente:

(i) Ninguna persona puede operar la aeronave a menos que los registros de la aeronave contengan una anotación que incluya la fecha de remoción, la marca, modelo, número de serie, razón por la que se retira el Transmisor y una placa a la vista del piloto diciendo: **ELT NO INSTALADO.**

(ii) Ninguna persona puede operar la aeronave más de diez (10) días después de que el ELT/TLE es removida de la aeronave.

121.323 Instrumentos y equipos para operaciones nocturnas

Ninguna persona puede operar un avión de noche, a menos que esté equipado con los siguientes instrumentos y equipos, además de aquellos requeridos por las Secciones 121.305 a 121.321 de la Parte 121:

- (a) Las luces de posición.
- (b) Un sistema de luz anti-colisión.
- (c) Dos luces de aterrizaje.
- (d) Luces de instrumentos que posean suficiente iluminación como para que sean fácilmente legibles todos los instrumentos requeridos, interruptores o instrumentos similares. Las luces deben ser instaladas de modo que los rayos de luz no den directamente sobre los ojos de la tripulación de vuelo, y que no existan reflejos que perturben la visión. Debe haber medios para controlar la intensidad de la iluminación, a menos que se demuestre que no es necesario.
- (e) Un sistema indicador de velocidad con tubos pitot con sistema de calefacción o dispositivos que impidan su

mal funcionamiento debido a condensación o formación de hielo.

(f) Un altímetro barométrico.

NOTA: Cualquier tipo de altímetro de precisión instalado de acuerdo con las regulaciones de aeronavegabilidad, puede considerarse como uno de los dos aquí prescritos.

(g) Un indicador de viraje y de inclinación y desplazamiento lateral.

(h) Un indicador de actitud de vuelo.

(i) Un indicador de rumbo (giroscopio direccional).

NOTA: Los requerimientos (g), (h) e (i) pueden satisfacerse mediante combinaciones de instrumentos o por sistemas integrados directores de vuelo, con tal que se conserven las garantías contra la falla total inherente a los tres instrumentos por separado.

(j) Un dispositivo que indique, en la cabina de pilotaje, la temperatura exterior.

(k) Un reloj de precisión que indique la hora en horas, minutos y segundos.

(l) Índice de velocidad vertical.

(ll) Una brújula magnética.

(m) Un transmisor/receptor radioeléctrico HF y VHF para radiotelefonía.

121.325 Instrumentos y equipos para operaciones bajo IFR o sobre techos de nubes

Ninguna persona puede operar un avión bajo condiciones IFR o sobre el techo de nubes a menos que sea equipado con los instrumentos y equipos que establecen los párrafos 121.323 (d), (e) y (f) de esta Subparte, además de aquellos requeridos por las Secciones 121.305 a 121.321 de esta Subparte.

121.327 Oxígeno suplementario: aeronaves con motores convencionales o recíprocos

(a) **Generalidades:** Excepto donde es provisto oxígeno suplementario de acuerdo con la Sección 121.331 de esta Subparte, ninguna persona puede operar un avión a menos que se suministre y utilice oxígeno suplementario de acuerdo con lo que regule la DGAC.

El monto de oxígeno suplementario requerido para una operación particular es determinado sobre las bases de altitud de vuelo y duración del vuelo, consistentes con los procedimientos de operación establecidos para cada operación y ruta.

(b) **Tripulación:**

(1) En una cabina a una altitud de presión arriba de diez mil (10,000) pies hasta doce mil (12,000) pies inclusive, debe proveerse de oxígeno para cada uno de tripulantes de vuelo en la cabina de mando, así como para otros tripulantes extras para cubrir un período de más de treinta (30) minutos de duración.

(2) En una cabina a una altitud de presión arriba de doce mil (12,000) pies, debe proveer de oxígeno, para ser usado por cada uno de los tripulantes de la cabina de mando y tripulantes extras durante todo el vuelo.

(3) Cuando un tripulante necesite usar oxígeno, debe hacerlo en forma continua, excepto cuando deba quitarse la máscara para usar otra conexión para seguir cumpliendo su labor normal para tripulantes extras que ocupen la cabina de mando, la cantidad de oxígeno debe ser igual a la de los tripulantes en servicio.

(c) **Pasajeros:** Debe haber la cantidad suficiente de acuerdo a lo siguiente :

(1) Para vuelos de más de treinta (30) minutos a una altitud de presión arriba de ocho mil (8,000) pies hasta catorce mil (14,000) pies inclusive; cantidad suficiente para treinta (30) minutos para 10% de los pasajeros.

(2) Para altitudes de presión arriba de catorce mil (14,000) pies hasta quince mil (15,000) pies inclusive, cantidad suficiente para 30% de los pasajeros, durante todo el tiempo que se vuele a esas altitudes.

(3) Para altitudes de presión arriba de quince mil (15,000) pies cantidad suficiente para la totalidad de los pasajeros en todo el tiempo de vuelo.

(d) Para los propósitos de esta Subparte, "altitud de presión de cabina" indica la altitud de presión correspondiente

con la presión en la cabina del avión, y "altitud de vuelo" indica la altitud por encima del nivel del mar en la cual el avión es operado.

121.329 Oxígeno suplementario para subsistencia en aviones propulsados por turborreactores

(a) Generalidades: Cada explotador certificado, cuando opera una aeronave propulsada por turbinas, deberá equipar el avión con oxígeno de subsistencia y equipos de distribución del mismo para su uso según se especifica en esta Sección.

(1) La cantidad de oxígeno provista debe ser, al menos, la necesaria para cumplir los párrafos (b) y (c) de esta Sección.

(2) La cantidad de oxígeno para subsistencia y primeros auxilios, requerida para una operación particular para cumplir con la RAP, está determinada en base a la altura de presión de cabina y duración de vuelo, de acuerdo con los procedimientos de operación establecidos para cada operación y ruta.

(3) Los requerimientos para aviones con cabinas presurizadas, se determinan sobre la base de la altura de presión de cabina y la suposición de que la falla de la presurización de la cabina ocurrirá a una altura o "punto de vuelo" que es más crítico desde el punto de vista de las necesidades de oxígeno y que, después de la falla, el avión descendería de acuerdo con los procedimientos de emergencia especificados en el manual de vuelo de la aeronave, sin exceder sus limitaciones de operaciones, a una altura de vuelo que permitiera la finalización exitosa del vuelo.

(4) Seguidamente a la falla, la altura de presión de cabina se considera igual a la de la altura de vuelo, a menos que se demuestre que ninguna falla probable de la cabina o equipos de presurización resultará en una altura de presión de cabina igual a la altura de vuelo.

Bajo esas circunstancias, la máxima altura de presión de cabina alcanzada puede ser usada como base para la certificación o la determinación del suministro de oxígeno ó ambas.

(b) Tripulación: Cada explotador certificado deberá proveer un suministro de oxígeno para la tripulación de acuerdo con las siguientes regulaciones:

(1) A una altitud de cabina sobre los diez mil (10,000) pies y hasta los doce mil (12,000) pies inclusive, deberá proveerse oxígeno y ser usado por cada miembro de la tripulación en funciones en las partes del vuelo a esas altitudes, siempre y cuando estas tengan una duración de treinta (30) minutos o más.

(2) A altitudes de cabina sobre los doce mil (12,000) pies, deberá proveerse oxígeno y ser usado por cada miembro de la tripulación en funciones durante todo el tiempo de vuelo a esas altitudes.

(3) Cuando un tripulante técnico es requerido para el uso de oxígeno, este debe usarlo continuamente, salvo que necesite remover la máscara por cualquier motivo momentáneo referente a sus funciones en la cabina de mando. La aeronave deberá estar abastecida de la suficiente cantidad de oxígeno capaz de suplir oxígeno incluso a la tripulación extra de relevo que va a cumplir funciones posteriormente en ese mismo vuelo. Si la tripulación extra no va a cumplir funciones posteriormente, para los propósitos del suministro del oxígeno, será considerada como pasajeros.

(c) Pasajeros: Cada explotador certificado deberá proveer un suministro de oxígeno para los pasajeros de acuerdo con las siguientes regulaciones:

(1) Para vuelos de una duración mayor a treinta (30) minutos a una altitud de cabina sobre los ocho mil (8,000) pies hasta los catorce mil (14,000) inclusive, suficiente oxígeno para treinta (30) minutos de vuelo para el 10% de los pasajeros.

(2) Para vuelos a una altitud de cabina sobre los catorce mil (14,000) pies hasta los quince mil (15,000) pies inclusive, suficiente oxígeno para esa parte del vuelo a esas altitudes para el 30% de los pasajeros.

(3) Para vuelos a una altitud de cabina mayor a los quince mil (15,000) pies, suficiente oxígeno para esa parte del vuelo a esas altitudes para todos los pasajeros.

121.331 Requerimientos de oxígeno suplementario para aviones con cabina presurizada: Aviones propulsados por motores recíprocos

(a) Generalidades: Cuando se opere un avión con cabina presurizada potenciado por motor recíproco, cada explotador certificado deberá equipar el avión para cumplir con los requerimientos dados por la DGAC en el supuesto de una falla en la presurización de la cabina.

(b) Tripulación: Cuando se opere a niveles de vuelo sobre los 100, el explotador certificado debe proveer la suficiente cantidad de oxígeno para cada miembro de la tripulación, para todo el tiempo de vuelo a esas altitudes, y no menos de dos (2) horas de suministro a cada tripulante en la cabina de mando, suponiendo un régimen de descenso del avión de diez (10) minutos, desde la máxima altitud de vuelo certificada, hasta una altitud de diez mil (10,000) pies, y seguidos de ciento diez (110) minutos de vuelo a diez mil (10,000) pies. El oxígeno requerido por la Sección 121.337 puede ser considerado en la determinación de la cantidad de oxígeno suplementario a ser requerido por la tripulación técnica en funciones, en el caso de una falla de la presurización de la cabina.

(c) Pasajeros: Cuando se opere a una altitud de vuelo sobre los ocho mil (8000) pies, el explotador certificado debe proveer oxígeno como sigue:

(1) Cuando un avión no está volando a un nivel de vuelo sobre los doscientos cincuenta (250), suficiente oxígeno para treinta (30) minutos de vuelo para el 10% de los pasajeros, si en algún punto a lo largo de la ruta el avión puede descender con seguridad a una altitud de vuelo de catorce mil (14,000) pies o menos, en un lapso de tiempo no mayor a cuatro (4) minutos.

(2) Si el avión no puede descender a una altitud de vuelo de catorce mil (14,000) pies o menos en cuatro (4) minutos, entonces debe ser provisto el siguiente suministro de oxígeno:

(i) Para esa parte del vuelo que dura más de cuatro (4) minutos a una altitud de vuelo arriba de quince mil (15,000) pies, el suministro requerido por el subpárrafo 121.327(c)(3).

(ii) Para esa parte del vuelo por encima de la altitud de vuelo catorce mil (14,000) pies hasta quince mil (15,000) pies inclusive, el suministro requerido por el subpárrafo 121.327(c)(2).

(iii) Para vuelos a una altitud de vuelo por encima de ocho mil (8,000) pies hasta catorce mil (14,000) inclusive, suficiente oxígeno para treinta (30) minutos de vuelo para el 10% de los pasajeros.

(3) Cuando un avión está volando a un nivel de vuelo por encima de 250, suficiente oxígeno para abastecer durante treinta (30) minutos al 10% de los pasajeros, durante todo el vuelo por encima de ocho mil (8,000) pies hasta catorce mil (14,000) pies inclusive (incluido el descenso de emergencia) y además cumplir con los subpárrafos 121.327(c)(2) y (3) para vuelos por encima de catorce mil (14,000) pies.

121.333 Oxígeno suplementario para descensos de emergencia y primeros auxilios; aviones turbo hélice o turborreactores con cabina presurizada

(a) Generalidades: Cuando se opera un avión con cabina presurizada, el explotador certificado deberá suministrar oxígeno y equipos de distribución del mismo para cumplir con los párrafos (b) hasta (e) de esta Sección en caso de una falla de la presurización de la cabina.

(b) Tripulantes: Al operar a altitudes de vuelo superiores a diez mil (10,000) pies, el poseedor del certificado deberá suministrar el oxígeno que sea necesario para acatar lo estipulado por la Sección 121.329, debiendo ser el tiempo de dicho suministro no menor a dos (2) horas por cada tripulante técnico que desempeñe labores en la cabina de mando. El suministro requerido de dos horas constituye la cantidad de oxígeno necesaria para un régimen constante de descenso desde la altitud máxima operacional certificada de la aeronave hasta diez mil (10,000) pies en diez (10) minutos y seguida por ciento diez (110) minutos a diez mil (10,000) pies. A fin de determinar el suministro necesario para los tripulantes técnicos en la cabina de mando, se puede incluir el oxígeno necesario en caso de una falla de presurización de cabina de acuerdo a lo estipulado por la Sección 121.337.

(c) Uso de máscaras de oxígeno por parte de tripulantes técnicos.

(1) Al operar a altitudes de vuelo superiores al nivel de vuelo doscientos cincuenta (250), todo tripulante técnico que desempeñe labores en la cabina de mando debe estar

provisto de una máscara de oxígeno diseñada de tal manera que puede ser colocada rápidamente en su rostro, que pueda ser asegurada y sellada de manera adecuada, además, que suministre oxígeno según demanda, asimismo, que sea diseñada de tal manera que, tras ser colocada en el rostro, no impida la comunicación inmediata entre los tripulantes técnicos y otros tripulantes la cual debe realizarse en el sistema de intercomunicación de la aeronave. Cuando no es utilizada en altitudes de vuelo superiores al nivel de vuelo doscientos cincuenta (250), la máscara de oxígeno debe ser conservada en condición para una rápida utilización, asimismo, debe encontrarse dentro del alcance inmediato del tripulante técnico mientras se encuentre en su posición de servicio.

(2) Al operar en altitudes de vuelo superiores al nivel de vuelo doscientos cincuenta (250), un piloto a cargo de los controles de una aeronave deberá en todo momento portar y utilizar la máscara de oxígeno asegurada, sellada y con suministro de oxígeno, de acuerdo a lo siguiente:

(i) Si todo tripulante técnico en la cabina de mando dispone de una máscara de oxígeno de rápida colocación con respecto a la cual el poseedor del certificado demuestra que puede ser colocada con una mano en el rostro en un plazo no mayor a cinco (5) segundos, que puede ser asegurada y sellada de manera adecuada, y con suministro de oxígeno según demanda, el mencionado piloto no tiene que portar y utilizar la máscara de oxígeno en los niveles que se menciona a continuación o debajo de los mismos:

(A) En nivel de vuelo cuatrocientos diez (410) o debajo del mismo, para aeronaves con una configuración de asientos de pasajeros mayor a treinta (30) asientos, excluyendo cualesquier asientos de tripulantes, o con una capacidad de carga paga superior a siete mil quinientas (7,500) libras.

(B) En nivel de vuelo trescientos cincuenta (350) o debajo del mismo, para aeronaves con una configuración de asientos de pasajeros mayor a treinta y uno (31) asientos, excluyendo cualesquier asientos de tripulantes, o con una capacidad de carga paga de siete mil quinientas (7,500) libras o menos.

(ii) Siempre que se utilice una máscara de oxígeno de rápida colocación en virtud a la presente Sección, el poseedor del certificado también deberá demostrar que ésta puede ser colocada sin ocasionar incomodidad en el uso de anteojos, asimismo, sin ocasionar que el tripulante técnico retarde sus labores asignadas de emergencia. Tras haber sido puesta, la máscara de oxígeno no debe impedir la comunicación entre el tripulante técnico y otros tripulantes la cual debe realizarse en el sistema de intercomunicación de la aeronave.

(3) No obstante el párrafo (2) de la presente Sección, si debido a cualesquier motivos, resulta necesario para dicho piloto abandonar su posición a cargo de los controles de la aeronave al operar en altitudes de vuelo superiores al nivel de vuelo doscientos cincuenta (250), el otro piloto a cargo de los controles deberá portar la máscara de oxígeno y utilizar la misma hasta que retorne el primero a su posición.

(4) Antes del despegue, todo tripulante técnico deberá realizar personalmente una inspección de prevuelo en su equipo de oxígeno con la finalidad de garantizar que la máscara se encuentra operativa, correctamente acondicionada y conectada a las terminales correspondientes de suministro, asimismo, que el suministro de oxígeno y la presión adecuadas para el correspondiente uso.

(d) *Uso de equipo de oxígeno portátil por parte de tripulantes auxiliares.* Durante el vuelo por encima del nivel de vuelo doscientos cincuenta (250), todo tripulante auxiliar deberá llevar consigo un equipo de oxígeno portátil con un suministro mínimo de quince (15) minutos si no se demuestra que se ha distribuido por la cabina las unidades portátiles necesarias con salidas y máscaras de repuesto con la finalidad de garantizar la disponibilidad inmediata de oxígeno para todo tripulante auxiliar, no obstante su posición al momento de despresurización de cabina.

(e) *Pasajeros ocupantes de cabina.* Cuando el avión está operando a una altitud de vuelo por encima de diez mil (10,000) pies, el siguiente suministro de oxígeno debe ser proveído para el uso de los pasajeros de cabina:

(1) Cuando un avión certificado a operar hasta el nivel de vuelo doscientos cincuenta (250) inclusive, que puede

descender en forma segura, en cualquier punto a lo largo de la ruta a ser volada, hasta una altitud de vuelo de catorce mil (14,000) o menos en cuatro (4) minutos, debe tener disponible oxígeno a bordo para suministro por un período de treinta (30) minutos y para al menos el 10% de los ocupantes del compartimento de pasajeros, al régimen de suministro prescrito en esta Parte.

(2) Cuando un avión es operado hasta un nivel de vuelo doscientos cincuenta (250) inclusive y no puede descender en forma segura a una altitud de vuelo de catorce mil (14,000) en por lo menos cuatro (4) minutos: o cuando un avión es operado a un nivel de vuelo superior a doscientos cincuenta (250); debe tener disponible oxígeno a bordo, al régimen de suministro prescrito en esta parte, para todo el vuelo posterior a la despresurización y para no menos del 10% de los ocupantes de compartimento de pasajeros, a una altitud de presión de cabina sobre los diez mil (10,000) pies hasta, e incluido, los catorce mil (14,000) pies y, como sea aplicable, permitir el cumplimiento con los subpárrafos 121.329(c)(2) y (3), salvo que haya un suministro no menor a diez (10) minutos para los ocupantes de la cabina de pasajeros.

(3) Para tratamiento de primeros auxilios de pasajeros que por razones fisiológicas puedan requerir oxígeno no diluido, como consecuencia del descenso desde una altitud de presión de cabina superior al nivel de vuelo doscientos cincuenta (250), un suministro de oxígeno debe ser proveído para un 2% de los ocupantes para todo el vuelo posterior a la despresurización de la cabina a una altitud de presión superior a los ocho mil (8,000) pies, pero en ningún caso para menos de una persona. Un apropiado número de unidades aceptables, pero en ningún caso menos de dos (2), debe ser proveído con el objeto de ser usado por los tripulantes auxiliares.

(f) *Breve demostración a los pasajeros sobre la utilización de equipos de emergencia.* Antes de realizar un vuelo por encima del nivel de vuelo 250, un tripulante deberá instruir a los pasajeros sobre la necesidad de utilizar oxígeno en el caso de una despresurización de cabina. Asimismo, deberá indicarles la ubicación y demostrar la utilización del equipo de suministro de oxígeno.

121.335 Equipos estándares

Aviones con motores recíprocos y a turbina.

Las partes del sistema de suministro de oxígeno, los rangos mínimos de flujo de oxígeno y el abastecimiento del mismo, necesarios para cumplir con las regulaciones de la DGAC, deben cumplir también con los estándares de seguridad internacional aeronáutica, excepto si el Explotador Certificado demuestra que es impracticable su cumplimiento. La DGAC puede autorizar cualquier cambio en aquellos estándares de seguridad equivalentes.

121.337 Equipos de protección para respiración

(a) El poseedor de un AOC proveerá equipos aprobados de protección de respiración (PBE), que cumplan con los requerimientos de equipos, gas de respiración y comunicaciones, contenidos en el párrafo (b) de esta Sección.

(b) *Aviones de cabina presurizada y no presurizada.* Ninguna persona puede operar un avión en categoría transporte, a menos que tenga equipos de protección de respiración que cumplan con los requerimientos de esta Sección:

(1) General: El equipo PBE debe proteger a la tripulación técnica de los efectos de humo, bióxido de carbono u otros gases tóxicos o una deficiencia circunstancial de oxígeno causada en un avión por otra causa que no sea una despresurización, mientras estos tripulantes se hallan en sus puestos de vuelo, y deberá protegerlos de los efectos mencionados mientras se encuentren combatiendo fuego a bordo del avión.

(2) Los equipos PBE deben ser regularmente inspeccionados de acuerdo con las guías de inspección y los períodos de inspección establecidos por el fabricante del equipo PBE para asegurar su condición para continuidad de servicio e inmediato cumplimiento de su función en el caso de una emergencia.

Los períodos de inspección pueden ser cambiados si el poseedor de un AOC demuestra que los cambios proveerán un nivel de seguridad equivalente. Este cambio deberá ser solicitado, y aprobado por la DGAC.

(3) Aquella parte del equipo PBE que proteja los ojos no debe disminuir la visión del usuario en una magnitud

que le impida al tripulante cumplir su tarea, y debe permitir que los anteojos correctivos se usen sin la disminución de la visión o pérdida de la protección requerida por el párrafo (b)(1) de esta Sección.

(4) Los equipos PBE, mientras estén en uso, deben permitir a la tripulación técnica la comunicación usando los equipos de radio del avión y la comunicación por el intercomunicador, en todo momento de tareas entre estaciones asignadas para ello. Los equipos PBE, mientras estén en uso, deben además permitir las comunicaciones de intercomunicador a la tripulación entre cada uno de los dos puestos de tripulante de vuelo en el compartimento de piloto y al menos una estación de tripulación auxiliar en el compartimento de pasajeros.

(5) Los equipos PBE, mientras estén en uso, deben permitir a cualquier tripulante el uso del sistema de intercomunicación del avión en cualquier estación de auxiliar de vuelo referido en el párrafo (b)(4) de esta Sección.

(6) También se pueden usar los equipos PBE para proveer el oxígeno suplementario requerido por esta Subparte, previendo que cumpla con los requerimientos del equipo de oxígeno de la Sección 121.335 de esta Subparte.

(7) Los requerimientos de duración del gas de protección de respiración y del equipo del sistema de suministro son los siguientes:

(i) Los equipos PBE deben suministrar gas para respirar por quince (15) minutos a una altitud de presión de dos mil cuatrocientos treintiocho (2438) m. (8000 pies) para lo siguiente:

(A) Tripulación de vuelo, mientras realice tareas en la cabina de vuelo; y

(B) Tripulantes auxiliares, mientras actúen combatiendo un incendio en vuelo.

(ii) El sistema de respiración de gas en sí mismo no debe ser peligroso, ni en sus métodos de operación, ni en sus efectos sobre otros componentes.

(iii) Para sistemas de respiración de gas distintos a generadores químicos de oxígeno, deben tener un método que permita a la tripulación una determinación rápida, durante el vuelo, de la cantidad de oxígeno de respiración disponible en cada fuente de suministro.

(8) Los equipos para protección de la respiración (PBE) con un suministro de gas para respiración, fijo o portátil, que cumpla con los requerimientos de esta Sección, deben estar convenientemente localizado en la cabina de vuelo y deben ser de fácil acceso en su lugar asignado de tareas, para uso inmediato por cada miembro de la tripulación de vuelo, según sea requerido.

(9) Los equipos para protección de la respiración (PBE) con un suministro de gas para respiración portátil que cumpla con los requerimientos de esta Sección, debe ser fácilmente accesible y convenientemente localizado para el uso inmediato por los miembros de la tripulación en combatir el fuego como sigue:

(i) Uno para uso en cada compartimento de carga Clase "A", "B", y "E" que sean accesibles a los tripulantes en el compartimento durante el vuelo.

(ii) Un PBE por cada extintor de fuego de mano localizado en cada compartimento superior e inferior de la cocina de a bordo, donde la cocina involucra todo el espacio superior e inferior del compartimento.

(iii) Uno en la cabina de mando, excepto que la DGAC autorice otra ubicación para este PBE si existen circunstancias especiales que hagan impráctico este cumplimiento y que la desviación propuesta provea un nivel de seguridad equivalente.

(iv) En cada compartimento de pasajeros, uno localizado dentro de los 0,91 m. (3 pies) a partir de cada extintor de fuego de mano requerido por la Sección 121.309 de esta Subparte, excepto que la DGAC autorice una desviación permitiendo ubicar los PBE a más de 0.91 m. (3 pies) de los extintores requeridos si existen circunstancias especiales que hagan impráctico el cumplimiento de éste y la variante propuesta y provea un nivel equivalente de seguridad.

(c) **Chequeo del Equipo durante el Prevuelo.** Antes de cada vuelo, cada PBE ubicado en las estaciones de trabajo de los miembros de la tripulación de vuelo debe ser chequeado por el tripulante que lo usará, para asegurar que está funcionando, disponible, ajustado apropiadamente,

conectado a los terminales de abastecimiento y con la presión adecuada para su uso.

121.339 Equipos de emergencia para operaciones prolongadas sobre agua

(a) Excepto que la DGAC, mediante enmienda de las Especificaciones de Operación del poseedor de un AOC, requiera llevar a bordo todos o algunos de los ítems de los listados más abajo para cualquier operación sobre el agua o que, por solicitud del Poseedor de un AOC, permita excepciones para una operación particular prolongada sobre el agua; ninguna persona puede operar un avión en operaciones prolongadas sobre el agua sin tener en él lo siguiente:

(1) Un chaleco con una luz aprobada para la localización del sobreviviente para cada ocupante del avión.

(2) Suficientes balsas salvavidas (cada una equipada con una luz aprobada localizadora de sobrevivientes) con una capacidad y flotabilidad para acomodar a los ocupantes del avión. A menos que sean provistos balsas salvavidas en exceso, la flotabilidad y la capacidad de asientos de las balsas deben acomodar a todos los ocupantes del avión en el caso de pérdida de una de las balsas de mayor capacidad.

(3) Al menos un dispositivo de señalización pirotécnica para cada balsa salvavidas.

(4) Por lo menos dos transmisores localizador de emergencia (ELT) aprobado del tipo de supervivencia que cumpla con los requerimientos aplicables. Las baterías usadas del ELT deben ser cambiadas (o recargadas si corresponde) cuando las mismas hayan sido usadas por más de una (1) hora acumulada, o cuando el 50% de su vida útil haya expirado. La nueva fecha de expiración para el reemplazo (o la pila recargada) debe ser claramente marcada en una parte visible del ELT. Estos requerimientos no son aplicables a aquellas baterías que no están afectas a sufrir descargas durante el tiempo de almacenaje (tales como aquellas activadas al contacto con el agua).

(b) Las balsas salvavidas, los salvavidas y el transmisor localizador de emergencia del tipo de supervivencia requerido, deben ser de fácil accesibilidad en el caso de acuatizaje forzoso, y los procedimientos de preparación no deben demandar un tiempo apreciable. Estos equipos deben ser instalados en lugares aprobados y marcados conspicuamente.

(c) Un equipo de supervivencia, apropiado para las rutas a ser voladas, debe estar anexo a cada balsa salvavidas.

121.340 Medios de flotación de emergencia

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección ninguna persona puede operar un avión grande de transporte, en cualquier operación sobre el agua a menos que esté equipado con salvavidas, de acuerdo con el subpárrafo 121.339 (a)(1) de esta Subparte o con medios de flotación aprobados para cada ocupante.

Estos medios deben ser de fácil alcance para cada ocupante sentado y ser rápidamente desmontables de la aeronave.

(b) A solicitud del poseedor de un AOC, la DGAC puede aprobar la operación de un avión sobre el agua sin los salvavidas o medios de flotación requeridos en el párrafo (a) de esta Sección, si este demuestra que el agua sobre la cual debe operar el avión es de una extensión y profundidad tal que no necesitan salvavidas o medios de flotación para la supervivencia de los ocupantes en el caso que el vuelo termine sobre el agua.

121.341 Equipos para operaciones en condiciones de formación de hielo

(a) A menos que un avión esté certificado según los requerimientos de aeronavegabilidad de categoría de transporte relativos a la protección por formaciones de hielo, ninguna persona puede operar un avión en condiciones de formación de hielo a menos que esté equipado con medios para la prevención y remoción de hielo sobre parabrisas, alas, empenaje, hélices y otras partes del avión donde su formación pueda afectar adversamente la seguridad del vuelo.

(b) Ninguna persona puede operar un avión en condiciones de formación de hielo de noche a menos que estén provistos los medios para la iluminación, o de otra manera determinar la formación de hielo sobre las partes críticas

de acumulación de éste en las alas. Cualquier iluminación que sea usada no debe causar problemas de resplandor o reflexión que pudiera entorpecer las tareas de los tripulantes.

121.342 Sistema de indicación de calefacción del tubo pitot

Ninguna persona puede operar un avión de categoría transporte equipado con un sistema de calefacción de tubo Pitot, a menos que el avión esté equipado con un sistema indicador de calefacción de tubo Pitot, que cumpla con lo señalado por la DGAC.

121.343 Registradores de datos de vuelo (FDR): Tipos.

(a) Los FDR de Tipo I registrarán los parámetros necesarios para determinar con precisión la trayectoria de vuelo, velocidad, actitud, potencia de los motores, configuración y operación del avión.

(b) Los FDR de Tipo II y IIA registrarán los parámetros necesarios para determinar con precisión la trayectoria de vuelo, velocidad, actitud, potencia de los motores, configuración de los dispositivos de sustentación y resistencia aerodinámica del avión.

(c) Se suspenderá el uso de FDR de película fotográfica el 1 de enero de 2003.

(d) Los FDR de Tipo IA registrarán los parámetros necesarios para determinar con precisión la trayectoria de vuelo, velocidad, actitud, potencia de los motores, configuración y operación del avión. Los parámetros que satisfacen los requisitos de FDR de Tipo IA se indican en los párrafos a continuación.

(1) Los siguientes parámetros satisfacen los requisitos relativos a trayectoria de vuelo y a la velocidad:

- (i) Altitud de presión;
- (ii) Velocidad indicada o velocidad calibrada;
- (iii) Situación aire-tierra y sensor aire-tierra de cada pata del tren de aterrizaje, de ser posible;
- (iv) Temperatura total o temperatura exterior del aire;
- (v) Rumbo (de la aeronave) (referencia primaria de la tripulación de vuelo);
- (vi) Aceleración normal;
- (vii) Aceleración lateral;
- (viii) Aceleración longitudinal (eje de la aeronave);
- (ix) Hora o cronometraje relativo del tiempo.

(2) Los siguientes parámetros satisfacen los requisitos relativos a la actitud:

- (i) Actitud de cabeceo;
- (ii) Actitud de balanceo;

(3) Los siguientes parámetros satisfacen los requisitos relativos a la potencia de los motores:

(i) Empuje/potencia del motor: empuje/potencia de propulsión de cada motor, posición de la palanca de empuje/potencia en el puesto de pilotaje.

(4) Los siguientes parámetros satisfacen los requisitos relativos a la configuración:

- (i) Posición de la superficie de compensación.

(5) Los siguientes parámetros satisfacen los requisitos relativos a la operación (avisos):

- (i) Superficie del mando primario de vuelo y acción del piloto en el mando primario de vuelo: eje de cabeceo, eje de balanceo, eje de guiñada;
- (ii) Paso por radiobaliza;
- (iii) Selección de frecuencia de cada receptor de navegación;
- (iv) Control manual de transmisión de radio y referencia de sincronización CVR/FDR.

121.344 Registradores de datos de vuelo (FDR): Duración.

Todos los FDR deberán poder conservar la información registrada durante por lo menos las últimas veinticinco (25) horas de su funcionamiento, salvo los FDR de Tipo IIA, los cuales deberán poder conservar la información registrada durante por lo menos los últimos treinta (30) minutos de funcionamiento.

121.344(a) Registradores de datos de vuelo (FDR): Aviones para los cuales se haya extendido por primera vez el correspondiente certificado de aeronavegabilidad el 1 de enero de 1989, o en fecha posterior.

(a) Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a veintisiete mil (27,000) Kg. estarán equipados con FDR de Tipo I.

(b) Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a cinco mil setecientos (5,700) Kg. y hasta veintisiete mil (27,000) Kg. inclusive, estarán equipados con FDR de Tipo II.

121.344(b) Registradores de datos de vuelo (FDR): Aviones para los cuales se haya extendido por primera vez el correspondiente certificado de aeronavegabilidad el 1 de enero de 1987, o en fecha posterior, pero antes del 1 de enero de 1989.

(a) Todos los aviones potenciados por turbina que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a cinco mil setecientos (5,700) Kg., salvo los indicados en el párrafo (b) de esta Sección, estarán equipados con FDR que registre la hora, altitud, velocidad relativa, aceleración normal, rumbo y demás parámetros necesarios para determinar la actitud de cabeceo, actitud de balanceo, control de transmisión de radio y potencia de cada motor.

(b) Todos los aviones potenciados por turbina que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a veintisiete mil (27,000) Kg. y cuyo prototipo haya sido certificado por la Autoridad Aeronáutica competente después del 30 de setiembre de 1969, estarán equipados con FDR de Tipo II.

121.344(c) Registradores de datos de vuelo (FDR): Aviones para los cuales se haya extendido por primera vez el correspondiente certificado de aeronavegabilidad antes del 1 de enero de 1987.

(a) Todos los aviones potenciados por turbina que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a cinco mil setecientos (5,700) Kg. estarán equipados con FDR que registre la hora, altitud, velocidad relativa, aceleración normal y rumbo.

(b) Todos los aviones potenciados por turbina que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a veintisiete mil (27,000) Kg. y cuyo prototipo haya sido certificado por la Autoridad Aeronáutica competente después del 30 de setiembre de 1969, estarán equipados con FDR que registren además de la hora, altitud, velocidad relativa, aceleración normal y rumbo, los parámetros adicionales que sean necesarios para cumplir con los objetivos de determinar:

- (i) La actitud del avión al alcanzar su trayectoria de vuelo; y
- (ii) Las fuerzas básicas que actúan sobre el avión y que le conducen a la trayectoria de vuelo lograda y el origen de tales fuerzas básicas.

121.344(d) Registradores de datos de vuelo (FDR): Aviones para los cuales se haya extendido por primera vez el correspondiente certificado de aeronavegabilidad después del 1 de enero de 2005.

(a) Todos los aviones potenciados por turbina que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a cinco mil setecientos (5,700) Kg. estarán equipados con FDR de Tipo IA.

121.345 Equipos de radio

(a) Ninguna persona puede operar un avión a menos que el mismo cuente con un equipo de radio tal como el requerido para la clase de operación a ser conducida.

(b) Donde dos sistemas de radio independientes (separados y completos) sean requeridos, cada sistema debe tener una instalación de antena independiente, excepto que, donde se utilicen instalaciones de antena sin cable soportadas rígidamente u otra de seguridad equivalente, solo una antena sea requerida.

(c) El equipo ATC transponder instalado después del 01-01-92 deberá cumplir los requerimientos de performance y de medio ambiente de la clase apropiada de TSO-C112 (Modo S) o equivalente aceptable para la DGAC.

Para el propósito de este párrafo, "instalación" no incluye:

(i) Instalación temporaria de equipo sustituto fabricado bajo TSO-C74b, TSO-C74c u otro aceptable para la DGAC, el que sea apropiado, durante la realización del mantenimiento del equipo permanente;

(ii) Reinstalación del equipo después de una remoción temporaria por mantenimiento; o

(iii) Para operaciones de flota, la instalación del equipo en una aeronave de la flota después de la remoción del equipo para tareas de mantenimiento desde otra aeronave perteneciente al mismo operador de flota.

121.347 Equipo de radio para operaciones bajo VFR sobre rutas navegadas por referencias (pilotaje)

(a) Ninguna persona puede operar un avión bajo VFR sobre rutas que pueden ser navegadas por referencias, a menos que cuenten con el equipo de radio necesario bajo condiciones de operaciones normales que satisfagan lo siguiente:

(1) Poder comunicarse con al menos una estación de tierra apropiada desde cualquier punto de la ruta;

(2) Poder comunicarse con la facilidad de control de tráfico aéreo desde cualquier punto dentro de los límites laterales de las áreas de superficie de espacios aéreos Clase B, Clase C, Clase D o Clase E, designados para un aeropuerto en el cual se pretende volar.

(3) Poder recibir información meteorológica desde cualquier punto en la ruta por cualquiera de dos (2) sistemas independientes. Uno de estos sistemas puede ser usado para cumplir con los subpárrafos (a)(1) y (2) de esta Sección.

(b) Ninguna persona puede operar un avión bajo VFR nocturno sobre rutas que pueden ser navegadas por referencias, a menos que ese avión cuente con el equipo de radio necesario para satisfacer, bajo condiciones de operaciones normales, las funciones especificadas en el párrafo (a) de esta Sección y recibir señales de radionavegación aplicables a la ruta a ser volada; salvo que no sean requeridos un receptor de radio baliza o de ILS.

121.349 Equipo de radio para operaciones bajo VFR sobre rutas no navegadas por referencias; o para operaciones bajo IFR; o sobre el tope de nubes.

(a) Ninguna persona puede operar un avión bajo VFR sobre rutas que no pueden ser navegadas por referencias, o para operaciones conducidas bajo IFR, o sobre el tope, a menos que ese avión cuente con el equipo de radio necesario para satisfacer las funciones especificadas en el párrafo 121,347(a), en condiciones normales de operaciones, y para recibir satisfactoriamente por alguno de los dos (2) sistemas independientes, señales de radionavegación desde todas las facilidades de navegación para la ruta y la aproximación que se intentan usar. No obstante, sólo un receptor de radiobaliza que provea señales visuales y auditivas y un receptor ILS necesita ser proveído.

(b) En el caso de operaciones sobre rutas en las cuales la navegación está basada en rangos de radio de baja frecuencia ("low frequency radio range") o en buscador automático de dirección, sólo una radio de baja frecuencia de rango o un receptor de ADF necesita ser instalado: si el avión está equipado con dos (2) receptores VOR; radio ayudas VOR están localizadas en la ruta; y el avión esta cargado con combustible de tal forma, que en el caso de fallo del receptor de radio de baja frecuencia o el receptor de ADF, el vuelo puede ser conducido con seguridad a un aeropuerto conveniente (por medio de ayudas VOR) y completar una aproximación instrumental usando el sistema de radiooperativo.

(c) Siempre que receptores de VOR's de navegación sean requeridas por los párrafos (a) o (b) de esta Sección, al menos un equipo de medición de distancia aprobado (DME) capaz de recibir e indicar información de distancia desde un VORTAC debe ser instalado en cada avión.

(d) Si el DME falla en la ruta y se torna inoperativo, el piloto debe notificar al ATC de la falla tan pronto ésta ocurra.

(e) Ninguna persona puede operar un avión que tenga una configuración de asientos de pasajeros de diez (10) a treinta (30) asientos, excluyendo los asientos de la tripulación, y una carga de pago de siete mil quinientas (7,500) libras o menos, bajo IFR o operaciones extendidas sobre agua, a menos que tenga una facilidad de tierra, dos (2) micrófonos y dos (2) auriculares o un auricular y un parlante; todo esto, adicionalmente a cualquier otro equipo de

radiocomunicaciones o navegación adecuada a las facilidades a ser usadas y capaces de transmitir y recibir desde cualquier punto de la ruta a volar.

121.351 Equipo de radio y navegación para operaciones extendidas sobre el agua y para otras operaciones

Ninguna persona puede conducir una operación extendida sobre el agua al menos que el avión esté equipado con dos equipos de radio comunicación VHF, dos sistemas independientes de comunicación HF y dos (2) sistemas de navegación a grandes distancias ("long range navigation system"), cuando los equipos de radio navegación VOR o ADF no pueden usarse durante una porción de la ruta.

121.353 Equipos de emergencia para operaciones sobre áreas desérticas, selváticas o inhabitadas; explotadores de transporte aéreo nacionales e internacionales; regulares y no regulares

A menos que tenga el siguiente equipo para búsqueda y rescate en caso de una emergencia, ningún transportador aéreo nacional e internacional; regular o no regular, puede conducir operaciones sobre lugares desérticos, selváticos o inhabitados, o cualquier otra área que la DGAC especifique:

(a) Un transmisor localizador de emergencia aprobado, del tipo de supervivencia. Las baterías usadas en este transmisor deben ser reemplazadas (o recargadas si son susceptibles de recargar) cuando el transmisor haya estado en uso por más de una hora acumulada, o cuando haya expirado el 50% de su vida útil (o para baterías susceptibles de recargar, el 50% de la vida útil de carga), según lo establezca el fabricante TSO-C91 u otro equivalente aceptable para la DGAC.

La nueva fecha de expiración para el reemplazo (o recarga) de la batería debe ser marcada legiblemente en la parte exterior del transmisor.

Los requerimientos de vida útil de la batería (o vida útil de la carga), de este párrafo, no se aplican a baterías (tales como baterías activadas por agua) que no son afectadas esencialmente durante los probables intervalos de almacenamiento.

(b) Suficientes equipos de supervivencia para el número de ocupantes del avión, los cuales deben cumplir con las especificaciones y requerimientos detallados en el Apéndice A de esta Parte.

121.355 Equipos para operaciones en las cuales se usan medios de navegación especializados

(a) Ningún Explotador Certificado puede conducir una operación:

(1) Usando radar "doppler", sistema de navegación inercial o sistema global de posición (GPS) fuera del país, a menos que dichos sistemas hayan sido aprobados; o

(2) Usando radar "doppler", sistema de navegación inercial o sistema global de posición (GPS) dentro del país o cualquier otro medio especializado de navegación, a menos que se demuestre que un sistema de a bordo adecuado es provisto para la navegación especializada para la particular operación.

(b) Reservado.

121.356 Sistema anticollisión y de alerta de tráfico (TCAS/ACAS II)

(a) Para todo el espacio aéreo: Aviones civiles matriculados en la República Peruana. Si se instala un sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (TCAS/ACAS II) en un avión civil registrado en la República Peruana, el mismo debe ser aprobado por la DGAC.

(b) Salvo que sea autorizado de otra manera por la DGAC, después del 1 de enero del 2005, ninguna persona puede operar un avión de pasajeros o de carga y pasajeros que tenga una configuración de más de treinta (30) asientos de pasajeros, a menos que el mismo esté equipado con un sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (TCAS/ACAS II) aprobado. Si es instalado un sistema TCAS/ACAS II, éste debe tener la capacidad de coordinar con las unidades TCAS/ACAS II que cumplen con TSO C-119 u otro equivalente aceptable para la DGAC.

(c) Los manuales apropiados requeridos por la Sección 121.131 de esta Parte deberán contener la siguiente infor-

mación sobre el sistema TCAS/ACAS II requerido por esta Sección:

(1) Procedimientos apropiados para:

- (I) La operación del equipo.
- (II) Acción apropiada de la tripulación de vuelo con respecto al equipo.

(2) Una descripción de todas las fuentes de entrada que deben estar operativas para que el TCAS/ACAS II funcione adecuadamente.

121.357 Requerimientos de equipos de radar meteorológico a bordo

(a) Ninguna persona puede operar un avión certificado según las regulaciones de la categoría transporte, a menos que en dicho avión se haya instalado un equipo de radar meteorológico de a bordo.

(b) Reservado.

(c) Cada persona que opera un avión con requerimiento de un equipo de radar meteorológico a bordo, aprobado e instalado, mientras lo use bajo esta Parte, deberá hacerlo en concordancia con lo siguiente:

(1) **Despacho.** Ninguna persona puede despachar un avión (o empezar un vuelo en el caso que no use un despachador de vuelo) bajo IFR o VFR nocturno, cuando reportes de tiempo indiquen que tormentas u otros peligros potenciales de condiciones de tiempo que pueden ser detectados por el radar meteorológico de a bordo, pueden ser razonablemente esperados a lo largo de la ruta a ser volada, a menos que el equipo de radar meteorológico se encuentre en condiciones de operar satisfactoriamente.

(2) Si el radar meteorológico de a bordo deviene en inoperativo durante el vuelo, el avión debe ser operado en concordancia con las instrucciones y procedimientos especificados en el Manual General de Operaciones para esos casos.

(d) Esta Sección no se aplica a las aeronaves usados en cualquier entrenamiento, prueba o permiso especial de vuelo.

(e) No obstante alguna otra prescripción de esta regulación, no se requiere un suministro alternativo de energía eléctrica para el radar meteorológico de a bordo.

121.358 Requerimientos de equipos del sistema de cortantes de vientos a baja altitud ("wind shear")

Reservado.

121.359 Registrador de voces de cabina

(a) Ningún explotador certificado puede operar un avión propulsado por motores a turbina, o un avión grande con cabina presurizada, a menos que un registrador de voces de cabina aprobado sea instalado en ese avión y sea operado continuamente desde el comienzo del uso de la lista de chequeo (antes del arranque de los motores para el propósito de vuelo), hasta completar la lista de chequeo final al terminar el vuelo.

(b) Reservado.

(c) El registrador de voces de cabina, requerido por esta Sección, debe cumplir las siguientes normas:

(1) Los requisitos de la Sección 25.1457 de la Parte 25 del FAR.

(2) Cada contenedor de la grabadora debe:

- (I) Ser de color naranja brillante o amarillo brillante;
- (II) Tener una cinta reflectora fijada a la superficie externa para facilitar su localización bajo el agua; y
- (III) Tener un dispositivo de localización bajo agua, en o adyacente al contenedor, el cual esté asegurado de modo tal que no sea probable que se separen durante un impacto, a menos que el registrador de voces de cabina, y el registrador de vuelo requerido por la Sección 121.343, estén instalados uno al lado del otro de modo que no sea probable que se separen en el choque.

(d) En cumplimiento con esta Sección, se puede usar un registrador de voces de cabina que tenga un borrador de cinta de modo que en cualquier momento de la operación del grabador, la información registrada anterior a los últimos treinta (30) minutos puede ser borrada o eliminada de otra forma.

(e) Reservado.

(f) En el caso de un incidente o accidente que requiere inmediata notificación a la Comisión de Accidentes de Aviación y que resulte en la terminación del vuelo, el poseedor de un AOC deberá guardar la información registrada, por lo menos sesenta (60) días, o si es requerido por la DGAC o la Junta de Investigación de Accidentes, por un período más largo.

La información obtenida de los registros se usa para ayudar en la determinación de la causa de accidentes o incidentes, en conexión con las investigaciones bajo el reglamento de la JIA.

La DGAC no puede usar el registro con ninguna finalidad que no sea otra que la investigación del accidente, y sus conclusiones son correctivas y no punitivas.

121.360 Sistema de alerta de proximidad a tierra (GPWS) / Sistema de alerta de desviación de la pendiente de plano

A menos que la DGAC disponga lo contrario:

(a) Todos los aviones con motores de turbina, con un peso máximo certificado de despegue superior a quince mil (15,000) kg. o autorizados a transportar más de treinta (30) pasajeros para los cuales el certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de julio de 1979 o después de esa fecha, estarán equipados con un sistema de alerta de proximidad a tierra que cumpla con los requisitos de performance y de estándar de TSO-C92 o similar aceptable para la DGAC, siempre que cumpla como mínimo las cinco (5) advertencias mencionadas en el Anexo 6.15.4 de OACI.

(b) Todos los aviones con motores de turbina con un peso máximo de despegue superior a cinco mil setecientos (5700) kg. o autorizados a transportar más de nueve (9) pasajeros, estarán equipados con un sistema de advertencia de proximidad a tierra después del 1 de enero del 2005.

(c) Para el sistema de alerta de proximidad a tierra requerido por esta sección, el manual de vuelo del avión tiene que contener:

(1) Procedimientos apropiados para:

- (i) El uso del equipo.
- (ii) El correcto empleo del equipo por parte de la tripulación de vuelo;
- (iii) Desactivación en la condición de emergencia y anormal;
- (iv) Inhibición de avisos de modo 4 basados en flaps estando en una configuración distinta de la de aterrizaje si el sistema incorpora un control de inhibición de aviso de flap modo 4.

(2) Un croquis de todas las fuentes de entrada que deban estar operando.

(d) Ninguna persona puede desactivar un sistema de aviso de proximidad a tierra requerido por esta sección excepto en conformidad con el procedimiento contenido en el manual de vuelo del avión.

(e) Siempre que un sistema de aviso de proximidad a tierra requerido por esta sección sea desactivado, se tiene que hacer una anotación en el registro de mantenimiento del avión que incluya la fecha y hora de la desactivación.

(f) Reservado

SUBPARTE L: MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES

121.361 Aplicabilidad

(a) Excepto lo previsto por el párrafo (b) de esta Sección, esta Subparte prescribe los requerimientos para el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones para todos los explotadores de transporte aéreo, que realizan estos trabajos como un TMA autorizado por la DGAC o utilizando un sistema equivalente de mantenimiento.

(b) La DGAC puede enmendar las Especificaciones de Operación (OPSPECS) del poseedor de un AOC para permitir la desviación de aquellas provisiones de esta Subparte que impedirían el retorno al servicio y el uso de componentes de estructura de la aeronave, del motor, componentes y partes de repuesto de éstos, que han sido mantenidos, alterados o inspeccionados por personas empleadas fuera de la República Peruana, quienes no posean certificados y habilitaciones otorgados por la DGAC. Cada po-

seedor de un AOC que use partes según esta desviación debe poseer para la supervisión y/o certificación de las instalaciones, los procedimientos utilizados y los medios necesarios, para asegurar que todo trabajo efectuado sobre esas partes se haya realizado de acuerdo con el MGM del explotador.

121.363 Responsabilidad de la aeronavegabilidad

(a) Cada poseedor de un AOC es responsable primario por:

(1) La aeronavegabilidad de su aeronave, incluyendo estructuras, motores de aeronave, hélices, accesorios y partes de éstos; y

(2) La realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteración de sus aeronaves, incluyendo estructuras, motores de aeronave, hélices, componentes, equipos de emergencia y partes de éstos, de acuerdo con su MGM, programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua y las regulaciones dadas por esta Parte.

(3) La corrección de cualquier defecto y/o daño que afecte la seguridad de la operación de una aeronave a un estándar aprobado, tomando en consideración el MEL y CDL, si estuviera disponible para el tipo de aeronave.

(4) El análisis de la efectividad del programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua aprobado al poseedor del AOC, de acuerdo a lo requerido por la Sección 121.373.

(5) El cumplimiento de cualquier directiva operacional, de aeronavegabilidad u otro requerimiento declarado de carácter obligatorio por la DGAC, de acuerdo a lo requerido por la Parte 39.

(b) El poseedor de un AOC puede hacer acuerdos con otra persona, TMA o Empresa autorizado por la DGAC para la ejecución de cualquier mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones. No obstante, esto no exime al poseedor de un AOC de la responsabilidad especificada en el párrafo (a) de esta Sección y éstas deberán realizarse según lo establecido en su Manual General de Mantenimiento.

(c) El poseedor de un AOC deberá asegurarse que el certificado de aeronavegabilidad de cada aeronave operada permanezca válido con respecto a:

- (1) Los requerimientos del párrafo (a);
- (2) La fecha de expiración del certificado y
- (3) Cualquier otra condición de mantenimiento especificados en el certificado.

121.365 Organización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones

(a) Cada poseedor de un AOC que ejecuta su propio mantenimiento como un TMA autorizado por la DGAC o utilizando un sistema equivalente de mantenimiento, (parte de las inspecciones requeridas (RII)), mantenimiento preventivo o alteraciones, y toda persona con quien él tenga acuerdos para la ejecución de ese trabajo, debe tener una organización adecuada para efectuar el mismo.

(b) Cada poseedor de un AOC que efectúe cualquiera de las inspecciones especificadas por su MGM o programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua de acuerdo con el Subpárrafo 121.369 (b) (4) o (b) (9), en esta Subparte referida como "inspecciones requeridas" (RII), y cada persona con quien él tenga acuerdos para la ejecución de ese trabajo, debe tener una organización adecuada para efectuar ese trabajo.

(c) Cada persona que ejecute las inspecciones requeridas (RII) distintas a la del mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones, organizará la ejecución de aquellas funciones a fin de separar las funciones de inspección requerida (RII) de las otras funciones de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

La separación se hará bajo el control administrativo, adecuado y capacitado, el cual tendrá la responsabilidad total para el control de las funciones de inspección requeridas y otras funciones de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones ejercidas.

121.367 Programa de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones

(a) Cada poseedor de un AOC no deberá operar una aeronave, a excepción de las inspecciones de prevuelo, a menos que sea mantenida y aprobada para el retorno al

servicio por un TMA o un sistema equivalente de mantenimiento que es aprobado por el país de matrícula y es aceptable para la DGAC.

(b) Para una aeronave matriculada en la República del Perú, un TMA o un sistema equivalente de mantenimiento será aprobado por la DGAC.

(c) Para una aeronave no matriculada en la República del Perú, un TMA o sistema equivalente de mantenimiento será aprobado por el país de matrícula de la aeronave y dicha aprobación puede ser aceptada por la DGAC.

(d) Cuando la DGAC o la Autoridad Aeronáutica del país de matrícula acepta un sistema equivalente de mantenimiento, las personas designadas para aprobar el retorno al servicio de la aeronave deberán estar certificadas apropiadamente según lo prescrito en la RAP 65 Subpartes E y G.

(e) Cada poseedor de un AOC deberá tener un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua, consistente en un programa de inspección y un programa que cubra otros tipos de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, que asegure que:

(1) El mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones efectuado por él, o por otras personas, sean realizados de acuerdo con el MGM del poseedor de un AOC;

(2) Personal competente, medios y equipo adecuado que sean provistos para la ejecución correcta del mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteraciones; y

(3) Cada aeronave aprobada para su retorno al servicio, esté en condiciones de aeronavegabilidad y ha sido mantenido correctamente para su operación según esta Parte.

(f) La DGAC requerirá al poseedor de un AOC incluir un programa de confiabilidad, cuando la DGAC determine que tal programa de confiabilidad es necesario, que cumpla con los requerimientos de la Sección 121.373. Cuando esta determinación sea hecha por la DGAC, el poseedor del AOC deberá proporcionar la información y los procedimientos en su respectivo MGM.

(g) Cada poseedor de un AOC deberá asegurarse de que cada aeronave sea mantenida de acuerdo con un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua aprobado como es requerido por esta sección, el cual deberá incluir:

(1) Las tareas e intervalos de mantenimiento en los cuales éstos serán realizados, tomando en consideración la utilización proyectada de la aeronave;

(2) Un programa de integridad estructural continuo, cuando sea aplicable;

(3) Un programa de confiabilidad y de vigilancia por condición, descripciones por sistemas de aeronave, componentes y motor de aeronave, cuando sea aplicable.

(h) Deberán ser identificadas las tareas repetitivas de mantenimiento que son especificados a intervalos obligatorios como una condición de aprobación del diseño tipo de la aeronave.

(i) Ninguna persona puede proporcionar para uso de su personal en transporte aéreo comercial un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua o una porción de él, si previamente dicho programa no ha sido revisado y aprobado para el poseedor del AOC.

(j) La aprobación del programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua por parte de la DGAC al poseedor del AOC, y cualquier subsiguiente revisión del mismo, deberá ser indicado en las OPSPECS del AOC según el Subpárrafo 121.25 (b) (14).

121.369 Requerimientos del Manual General de Mantenimiento

(a) El Poseedor de un AOC debe colocar en su MGM (el que debe ser aceptado/aprobado por la DGAC), un gráfico o descripción de su organización, requerida por la Sección 121.365 de esta Subparte y una lista de personas con quienes él ha acordado la ejecución de cualquiera de sus inspecciones requeridas, otro tipo de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, incluyendo una descripción general de ese trabajo.

(b) El MGM del explotador debe contener los programas requeridos por la Sección 121.367, que deben ser seguidos en la ejecución del mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteraciones de esas aeronaves del poseedor de un AOC, en referencia a estructuras, motores de aeronaves, hélices, accesorios, equipo de emergencia, y parte

de ellos, y debe incluir factores humanos y lo establecido por la DGAC.

(c) El poseedor de un AOC debe exponer en su MGM un sistema adecuado (el cual pueda incluir un sistema codificado) que prevea la obtención y conservación de la información en una manera aceptable a la DGAC y que proporcione:

(1) Una descripción (o referencia con datos aceptables para la DGAC) del trabajo efectuado;

(2) El nombre de la persona que ejecuta el trabajo si el trabajo es efectuado por una persona externa a la organización del poseedor de un Certificado de Explotador; y

(3) El nombre u otra identificación aceptable para la DGAC, de la persona que aprobó el trabajo.

121.371 Personal de inspección requerido

(a) Ninguna persona puede ser utilizada para efectuar las inspecciones requeridas (RII), a menos que la persona que efectúa la inspección esté apropiadamente certificada (licenciada), correctamente entrenada, calificada y autorizada para hacerlo, según la RAP 65.

(b) Ninguna persona puede permitir a cualquier otra persona efectuar una inspección requerida (RII), a menos que, en ese período, la persona que efectúa esa inspección esté bajo la supervisión y control de una unidad de inspección.

(c) Ninguna persona que efectúe trabajos de mantenimiento rutinario, puede realizar las inspecciones requeridas (RII) de esos trabajos.

(d) Cada poseedor de un AOC mantendrá, o determinará que cada persona con quienes él acuerde efectuar inspecciones requeridas (RII) mantenga, un listado actualizado de personas que han sido entrenadas, calificadas y autorizadas para conducir las inspecciones requeridas (RII). Las personas deben ser identificadas por nombre, licencia vigente, cargo ocupacional y las inspecciones que ellos están autorizados a efectuar.

El poseedor de un AOC, o persona con quien él acuerde para efectuar las inspecciones requeridas (RII), debe dar información escrita a cada persona así autorizada describiendo el alcance de sus responsabilidades y limitaciones de inspección. La lista debe estar disponible para la inspección por la DGAC cuando ésta la requiera.

(k) Ninguna persona puede realizar la reinspección de trabajos realizados a consecuencia de discrepancias halladas previamente en inspecciones requeridas (RII), si dicha persona no cumple con los requerimientos de esta Parte y se desarrollen los procedimientos necesarios en el MGM (procedimientos "buy-back").

(l) Ninguna persona puede invalidar la decisión de un inspector, referida a una inspección requerida (RII), a menos que sea el jefe de la unidad de inspección o gerente de aseguramiento de la calidad, y se desarrollen los procedimientos necesarios en el MGM.

121.372 Administración del sistema de mantenimiento

(a) El poseedor de un AOC, aprobado como TMA, puede cumplir con los requerimientos especificados en los subpárrafos 121.363 (a)(2), (a)(3) y (a)(5).

(b) Si el poseedor de un AOC no ha sido aprobado como TMA, deberá cumplir sus responsabilidades especificadas en los subpárrafos 121.363 (a)(2), (a)(3) y (a)(5), usando:

(1) Un sistema equivalente de mantenimiento aprobado o aceptado por la DGAC; o

(2) A través de un contrato de servicios entre el poseedor del AOC y un TMA, detallado las funciones de mantenimiento y definiendo las funciones de calidad aprobadas o aceptadas por la DGAC; o

(3) A través de un contrato de servicios entre el poseedor del AOC y otro poseedor de un AOC, al que se le haya aprobado un sistema equivalente de mantenimiento; detallando las funciones de mantenimiento y definiendo las funciones de calidad aprobadas por la DGAC.

(c) Cada poseedor de un AOC deberá contratar a una persona o grupo de personas, aceptable para la DGAC, para asegurar que todo el mantenimiento es llevado a cabo a un estándar aprobado, de tal manera que se cumplan todos los requerimientos de mantenimiento de la Sección 121.363 y los requerimientos del MGM del poseedor del AOC, y para asegurar el sistema de calidad.

(d) Cada poseedor de un AOC deberá proporcionar una adecuada oficina en una ubicación apropiada para el personal especificado en el párrafo (c) de esta Sección.

121.373 Análisis y vigilancia continua

(a) Cada poseedor de un AOC establecerá y mantendrá un sistema para el análisis y vigilancia continua de la ejecución y eficacia de su programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua, para la corrección de cualquier deficiencia en este programa, sin considerar si este programa es cumplido por el titular de un AOC o por otra persona.

(b) Cada vez que la DGAC encuentre que el programa descrito en el párrafo (a) de esta Sección no contenga los procedimientos y normas adecuadas para cumplir los requerimientos de esta Parte, el poseedor de un AOC debe, después de la notificación de la DGAC, realizar cualquier cambio en este programa que sea necesario para cumplir aquellos requerimientos.

(d) Un poseedor de un AOC puede pedir a la DGAC para que reconsidere la notificación para hacer un cambio en el programa indicado (revisión). La petición debe ser enviada a la DGAC, dentro de los treinta (30) días después que el titular de un AOC recibe la notificación. Excepto en el caso de una emergencia que requiere acción inmediata en interés de la seguridad, la respuesta de la petición queda pendiente de la decisión de la DGAC.

121.374 Sistema de calidad

(a) Para propósitos de mantenimiento, cada sistema de calidad del poseedor de un AOC requerido por la Sección 121.89 deberá incluir al menos las siguientes funciones:

(1) Vigilar que las actividades especificadas en la Sección 121.363 sean realizadas de acuerdo con los procedimientos aceptados;

(2) Asegurarse que todo el mantenimiento contratado es llevado a cabo de acuerdo con el contrato;

(3) Vigilar que en todo momento se cumpla los requerimientos de la Subparte L de esta Parte; y

(4) Vigilar el cumplimiento y la adecuación de los procedimientos requeridos para asegurar prácticas de mantenimiento seguras, la aeronavegabilidad de la aeronave y productos aeronáuticos.

(b) Para propósitos de mantenimiento, cada sistema de calidad del poseedor de un AOC requerido por la Sección 121.89 deberá incluir un programa de aseguramiento de la calidad que contenga procedimientos diseñados para verificar que todas las operaciones de mantenimiento están siendo conducidas de acuerdo con todos los procedimientos, estándares y requerimientos aplicables.

(c) Cuando el poseedor de un AOC está aprobado como TMA, el sistema de administración de calidad del poseedor del AOC puede ser combinado con los requerimientos como TMA y someterlo a la aprobación y aceptación de la DGAC, y a la Autoridad Aeronáutica del país de matrícula para aeronaves no matriculadas en la República del Perú.

121.375 Programa de instrucción de mantenimiento y mantenimiento preventivo

Cada poseedor de un AOC o persona que realice funciones de mantenimiento o mantenimiento preventivo (por el mismo) debe tener un programa de instrucción para asegurar que cada persona (incluyendo el personal de inspección) que trabaje en o certifique la calidad del ítem de trabajo realizado esté plenamente informada acerca de los procedimientos, técnicas y los nuevos equipos en uso, y que es competente para efectuar sus tareas y tiene su respectiva licencia vigente.

121.377 Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo

(a) Ningún poseedor de un AOC puede programar a una persona para realizar funciones de mantenimiento en una aeronave certificada para transporte aéreo comercial por mas de doce (12) horas consecutivas de trabajo. Si dicha persona ha trabajado doce (12) horas continuas, al día siguiente no podrá trabajar más horas de su jornada normal (8 horas).

(b) El poseedor de un AOC deberá establecer el descanso de la persona que realiza las funciones de mantenimiento por un período de veinticuatro (24) horas consecutivas después que esta persona haya laborado por seis (6) días consecutivos.

121.378 Requerimientos de un AOC que utiliza un sistema equivalente de mantenimiento

(a) Excepto para el mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones e inspecciones requeridas (RII) efectuadas por un TMA certificado bajo las disposiciones de la Subparte C de la Parte 145, cada persona que está directamente a cargo del mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones y cada persona que realice las inspecciones requeridas (RII), deben estar certificadas apropiadamente según lo prescrito en la Parte 65 Subpartes E y G.

(b) Una persona que está directamente a cargo no necesita observar físicamente a cada operario constantemente, no obstante dicha persona debe estar permanentemente disponible para consultas y decisiones de mayor autoridad que las personas que efectúan el trabajo.

121.379 Autoridad para efectuar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones

(a) Un poseedor de un AOC puede realizar, o puede hacer acuerdo con otras personas o un TMA apropiadamente habilitada para efectuar, mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteraciones como está previsto en su programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua y su MGM y aprobado en sus OPSPECS, según la RAP 121.372. Además un explotador certificado puede efectuar esas funciones para otro explotador certificado, como está previsto en el programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua y MGM del otro explotador.

(b) Un poseedor de un AOC puede aprobar cualquier aeronave, estructura, motor de aeronave, hélice o accesorio para retornar al servicio después de mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones que son efectuadas según el párrafo (a) de esta Sección. No obstante, en el caso de una reparación mayor o alteración mayor, el trabajo debe ser según información técnica aprobada por la DGAC, y ser realizado por una persona licenciada y autorizada de acuerdo a la Parte 65.

121.380 Requerimientos del registro de mantenimiento

(a) Cada poseedor de un AOC debe mantener (usando el sistema especificado en el manual requerido en la Sección 121.369 de esta Subparte) los siguientes registros para los períodos especificados en el párrafo (b) de esta Sección:

(1) Todos los registros necesarios para demostrar que todos los requerimientos para la emisión de una aprobación de aeronavegabilidad bajo la Sección 121.709 de esta Parte han sido cumplidos.

(2) Registros que contengan la siguiente información:

(i) El tiempo total en servicio (horas, tiempo calendario y ciclos, como sea apropiado) de la estructura, motor y hélice.

(ii) El estado actualizado de las partes con vida límite de cada estructura, motor de aeronave, hélice, rotor y sus accesorios.

(iii) El tiempo desde la última inspección mayor ("overhaul") de todos los ítems instalados en la aeronave, los cuales requieren inspección mayor ("overhaul") sobre una base de tiempo especificado, los mismos que deben acreditar su respectiva certificación.

(iv) La identificación del estado de inspección actualizado de la aeronave, incluyendo los tiempos de la última inspección especificada por el programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua bajo el cual la aeronave y sus componentes son mantenidos.

(v) El estado actualizado de las Directivas de Aeronavegabilidad aplicables, incluyendo el método de cumplimiento, con su respectivo sustento; asimismo, toda NTC y DTE aplicables según la Parte 39 de estas regulaciones.

(vi) Un listado de alteraciones mayores actualizadas para cada estructura, motor de aeronave, hélice, rotor y accesorios, con su respectivo sustento.

(vii) Los registros de mantenimiento detallado que muestren que se han cumplido todos los requerimientos de aprobación para el retorno al servicio de la aeronave.

(b) Cada poseedor de un AOC debe archivar los registros requeridos a ser conservados por esta Sección por los períodos siguientes:

(1) Excepto para los registros de la última inspección mayor ("overhaul") de cada estructura, motor, hélice, rotor y accesorios, los registros especificados en el subpárrafo (a)(1) de esta Sección serán retenidos hasta que el trabajo sea repetido o substituido por otro trabajo o hasta un año después que el trabajo haya sido efectuado.

(2) Los registros de la última inspección mayor ("overhaul") de cada estructura, motor, hélice, rotor y sus componentes deben ser retenidos hasta que el trabajo sea substituido por trabajos de alcance y detalle equivalentes.

(3) Los registros especificados en el párrafo (a)(2) de esta Sección serán retenidos y transferidos con la aeronave en el momento que la misma sea vendida, devuelta al propietario o transferida.

(c) El poseedor de un AOC debe tener todos los registros de mantenimiento requeridos, debidamente conservados y en original, según se indica en esta Sección, y disponibles para su inspección por la DGAC.

121.380(a) Transferencia del registro de mantenimiento

Cada poseedor de un AOC, que vende una aeronave matriculada en la República del Perú, transferirá al comprador, en el momento de la venta, los siguientes registros de esa aeronave, en formulario de lenguaje corriente o en formulario codificado, a elección del comprador, si el formulario codificado provee para la preservación y obtención de la información de una manera aceptable para la DGAC:

(a) El registro especificado en el subpárrafo 121.380 (a)(2) de esta Subparte.

(b) Los registros especificados en el subpárrafo 121.380 (a)(1) de esta Subparte que no estén incluidos en los registros cubiertos por el párrafo (a) de esta Sección, excepto que el comprador puede permitir al vendedor mantener la custodia física de tales registros. No obstante, la custodia de los registros del vendedor no libera al comprador de su responsabilidad según el párrafo 121.380 (c) de esta Subparte para tener los registros disponibles para su inspección por la DGAC.

121.380(b) Reportes de discrepancias mecánicas

(a) Cada poseedor de un AOC deberá usar un informe técnico de vuelo (ITV) el cual incluya una sección de registro de mantenimiento de la aeronave que contenga la siguiente información para cada aeronave: (ver la Sección 121.563 para la sección de operaciones del ITV)

(1) Información de cada vuelo previo para asegurar una continua seguridad de vuelo.

(2) La aprobación vigente para el retorno al servicio de la aeronave.

(3) La condición vigente de inspección de la aeronave, que incluya las inspecciones que deben ser realizadas de acuerdo a un programa establecido y las inspecciones que deben ser realizadas sin un programa establecido, excepto que la DGAC pueda autorizar a que sean registrados en otro documento.

(4) La condición vigente de mantenimiento de la aeronave, que incluya el mantenimiento que debe ser realizado de acuerdo a un programa establecido y el mantenimiento que debe ser realizado sin un programa establecido, excepto que la DGAC pueda autorizar a que sean registrados en otro documento.

(5) Toda discrepancia diferida que afecte la operación de la aeronave.

(b) El ITV y cualquier cambio posterior del mismo debe ser aprobado por la DGAC.

SUBPARTE M: REQUISITOS PARA LA TRIPULACIÓN Y PERSONAL AERONAUTICO**121.381 Aplicabilidad**

Esta Subparte señala los requisitos para operar bajo la Parte 121 exigidos a tripulantes aéreos y despachadores de vuelo.

121.383 Tripulante aéreo: Tripulante técnico (T/T) y Tripulante auxiliar (T/A)

(a) Se consideran como tripulantes aéreos al siguiente personal:

(1) Tripulante técnico:

- (i) Piloto al mando;
- (ii) Copiloto; e
- (iii) Ingeniero de vuelo.

(2) Tripulante auxiliar:

- (1) Sobrecargos; y
- (2) Aeromozas.

(b) Las limitaciones en el uso de servicios:

(1) Ningún explotador aéreo puede emplear cualquier persona ni puede cualquier persona servir como tripulante aéreo o despachador de vuelo, a menos que:

(i) Tenga una licencia apropiada de tripulante aéreo vigente, emitida por la DGAC y en conformidad con la RAP 61, 63 ó 65, según corresponda;

(ii) Posea un contrato de trabajo con el explotador aéreo donde ejerce sus funciones, vigente;

(iii) Tenga una licencia y certificado médico de tripulante aéreo vigente en su posesión, mientras actúa en operaciones conforme a esta Sección; y

(iv) Se encuentre calificado para la función en la que será empleado.

(c) Los explotadores certificados que usen aeronaves con matrícula peruana y/o que operen dentro del territorio peruano, emplearán personal aeronáutico peruano o extranjero con un mínimo de dos (2) años de residencia en el Perú, con licencia expedida por la DGAC; salvo que la autoridad compruebe la falta de personal peruano o extranjero con un mínimo de dos (2) años de residencia en el Perú calificado en la aeronave requerida. En este último caso, la DGAC podrá autorizar la contratación de personal extranjero para la conducción técnica de esas aeronaves, así como para la preparación de personal aeronáutico peruano o extranjero con un mínimo de dos (2) años de residencia en el Perú, hasta por el término de seis (6) meses.

(d) El explotador certificado celebrará un contrato de trabajo con el tripulante aéreo y personal aeronáutico de mantenimiento en los términos que permita la legislación laboral vigente, considerando su cumplimiento como un asunto que concierne directamente a la seguridad operacional.

Cualquier incumplimiento a dicho contrato, que tenga implicancia sobre los Factores Humanos desencadenantes de accidentes (tales como incumplimiento o demora excesiva de pagos, de programación de vuelos y de descansos, etc.), deberá ser sometido a la Junta de Infracciones. Esta regulación es también aplicable a las operaciones bajo Parte 135 de estas regulaciones.

(e) El tripulante aéreo considerado en el numeral (iii) del subpárrafo (b)(1) de esta Sección presentará uno o ambos certificados a pedido de la DGAC.

(f) Ningún explotador aéreo puede usar los servicios de alguna persona y ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave conforme a esta Parte, si esta persona ha cumplido sesenta (60) años de edad.

(g) Toda persona que haya cumplido los sesenta (60) años podrá desempeñarse conforme a esta parte, en otras funciones diferentes a la de piloto al mando o como miembro de una tripulación que requiera de dos o más pilotos siempre y cuando en ambos casos sea el único en esa tripulación que tenga sesenta (60) años.

(h) Ninguna persona que haya cumplido los sesenticinco (65) años de edad podrá desempeñarse como tripulante aéreo (técnico o auxiliar) para operaciones bajo esta Parte.

(i) La presente norma no exime a los explotadores certificados ni a sus tripulantes aéreos de cumplir las limitaciones de edad establecidas por los Estados extranjeros en los que operan.

121.385 Composición de las tripulaciones de vuelo

(a) Ningún explotador aéreo puede operar un avión con menos de la tripulación mínima de vuelo establecida en el certificado tipo y/o el manual de vuelo del avión aprobado para el tipo de avión y requerido por esta Parte para el tipo de operación a ser aprobada.

(b) Excepto en el caso previsto en el párrafo (d) de esta Sección, ningún miembro de la tripulación que se encuentre en posesión de dos o más habilitaciones, puede ejecu-

tar dos o más funciones simultáneas a bordo de aviones que operen según esta Parte.

(c) *Tripulaciones mínimas de Piloto:* Si un explotador aéreo nacional o internacional, regular o no regular, es autorizado a operar en condiciones IFR, o si opera aeronaves grandes, la tripulación mínima será de dos pilotos y el explotador aéreo designará uno de los pilotos como piloto al mando y al otro como segundo al mando o copiloto.

(d) En los vuelos en que se requiera un ingeniero de vuelo, por lo menos uno de los tripulantes de vuelo deberá estar capacitado para desempeñarse en dicha función y resolver las emergencias que pudieran presentarse si el ingeniero de vuelo titular se enferma en vuelo. Un piloto no necesita tener una licencia de ingeniero de vuelo para reemplazar al ingeniero de vuelo bajo estas circunstancias.

(e) En paradas intermedias, donde los pasajeros permanezcan a bordo para proseguir viaje, cada explotador aéreo que opere según esta Parte debe mantener en la cabina de mando por lo menos un miembro de la tripulación de vuelo, durante el período de permanencia en tierra en que el avión estuviere siendo reabastecido o cuando la unidad auxiliar de energía (APU) del avión estuviere en funcionamiento.

121.387 Ingeniero de vuelo

Una aeronave cuyo certificado tipo o certificado de aeronavegabilidad haya considerado en la tripulación a un ingeniero de vuelo, no podrá volar si no cuenta en la tripulación con este tripulante calificado y vigente.

121.389 Equipos especiales de navegación

(a) Ningún explotador aéreo según esta Parte puede operar un avión fuera de las fronteras del país cuando su posición no pueda ser confiablemente determinada por un período igual o superior a una hora, sin que posea medios especializados de navegación, aprobados según la Sección 121.355 de esta Parte, que permitan a cada piloto, sentado en su puesto normal de trabajo, determinar de manera confiable la posición del avión.

(b) Las operaciones que requieran equipos especializados de navegación deben ser listadas en las Especificaciones de Operación del explotador aéreo.

121.391 Tripulantes auxiliares (T/A)

(a) Cada explotador certificado bajo esta Parte, deberá proveer por lo menos un tripulante auxiliar por cada cantidad de asientos de pasajeros abajo especificado:

(1) Aeronaves configuradas hasta con ciento treinta (130) asientos de pasajeros.- Un tripulante auxiliar por cada treinticinco (35) asientos de pasajeros.

(2) Aeronaves configuradas con más de ciento treinta (130) asientos de pasajeros: Un tripulante auxiliar más por cada unidad o fracción de cincuenta (50) asientos de pasajeros que excedan de ciento treinta (130); pero en ningún caso el número de tripulantes auxiliares será menor al establecido en la certificación de la aeronave, por la autoridad del país de fabricación y/o diseño de la misma.

(b) Si en la demostración de evacuación en emergencia, realizada según los párrafos 121.291 (a) o (b) de esta Parte, fuera necesario utilizar más tripulantes de cabina de lo mínimo previsto en el párrafo (a) de esta Sección para la configuración máxima de pasajeros del tipo de avión que está siendo utilizado en la demostración, ningún explotador aéreo puede autorizar el despegue, transportando pasajeros, de ese tipo de avión si:

(1) En su configuración máxima para pasajeros, la cantidad de tripulantes de cabina fuera inferior a la cantidad utilizada en la referida demostración; o

(2) En otra configuración para pasajeros inferior a la configuración máxima, la cantidad de tripulantes de cabina fuese inferior a la utilizada en la demostración.

(c) El número de tripulantes de cabina aprobado según los párrafos (a) o (b) de esta Sección es el mínimo requerido y demostrado en lo referido a la seguridad de los pasajeros, incluso en el caso de evacuaciones de emergencia. Considerándose otros factores como el tiempo de vuelo y/o volumen de encargos adicionales atribuidos a los tripulantes de cabina, la DGAC puede determinar el aumento de ese número.

(d) Durante los aterrizajes y despegues, los tripulantes de cabina requeridos por esta sección deben estar ubica-

dos lo más cerca posible de las salidas al nivel del piso y otras salidas de emergencia existentes en el avión y deben ser uniformemente distribuidos a lo largo del avión, de modo de obtener la más eficiente evacuación de los pasajeros en una eventual emergencia.

(e) Conforme a lo establecido en la Sección 121.317 relativo a los avisos indicadores de usar cinturones mientras se encuentren encendidos, los tripulantes de cabina deben permanecer en sus respectivos asientos con el cinturón de seguridad y cinturones de hombro colocados y ajustados durante los despegues, aterrizajes y rodajes, excepto cuando deban ejecutar tareas relacionadas con la seguridad del avión y de sus ocupantes o cuando lo determine el piloto al mando.

(f) El número de tripulantes de cabina requerido para cada tipo de avión y para cada configuración de asientos de pasajeros, según los párrafos (a), (b) o (c) de esta Sección debe ser listado en las Especificaciones de Operación del explotador aéreo.

(g) En paradas intermedias, donde los pasajeros permanezcan a bordo del avión para proseguir viaje, cada explotador aéreo que opere según esta Parte debe proveer y mantener a bordo del avión, durante la permanencia en tierra, por lo menos la mitad de los tripulantes de cabina previstos en los párrafos (a), (b) o (c) de esta Sección (redondeando para el entero superior en caso de fracción). Esos tripulantes de cabina deben quedar uniformemente distribuidos a lo largo del avión para garantizar una salida eficiente de pasajeros en caso de evacuación. Durante tales paradas intermedias, cuando el número de tripulantes de cabina es reducido, los explotadores aéreos se deben asegurar que los motores del avión estén parados y que por lo menos una salida al nivel del piso esté abierta y con escaleras u otro medio que permita una salida rápida de los pasajeros.

121.395 Despachador de aeronave: Explotadores de transporte aéreo regulares nacionales e internacionales

Cada transportador aéreo nacional o internacional tendrá suficientes despachadores de aeronave calificados por la DGAC en cada base, para garantizar la preparación, asistencia y el control operacional de cada vuelo, salvo que el despachador autorizado de la aeronave realice el despacho desde una central y autorice a otra persona la firma de la liberación del vuelo.

121.397 Emergencia y tareas de evacuación de emergencia

(a) Cada explotador aéreo que opere bajo esta Parte debe, para cada tipo y modelo de avión, determinar para cada miembro de la tripulación las funciones de acuerdo a lo establecido en el capítulo de procedimientos de evacuación de emergencia de su MGO.

El explotador certificado demostrará que las funciones son realistas, que pueden ser prácticamente realizadas y que serán efectivas en cualquier emergencia razonablemente prevista, incluyendo la inhabilitación posible de un tripulante aéreo o su incapacidad para alcanzar la cabina de pasajeros a causa del desplazamiento de la carga en caso de los aviones combinados carga-pasajeros.

SUBPARTE N: PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO

121.400 Aplicabilidad y los términos usados

(a) Esta Subparte establece los requisitos aplicables a la elaboración, aplicación y al mantenimiento de los programas de entrenamiento para los miembros de la tripulación y despachadores de vuelo, y los requisitos para la aprobación y utilización de dispositivos de entrenamiento utilizados en la conducción de esos programas.

(b) Para los fines de esta Subparte, los grupos de aviones son los siguientes:

(1) Grupo I: Aviones a hélice, que incluye:

- (i) Motores recíprocos (pistón);
- (ii) Turbo-hélice.

(2) Grupo II: Aviones con motores a turbo reacción (Turbojet).

(c) Para los fines de esta Subparte, se aplican los términos y definiciones siguientes:

(1) Entrenamiento inicial.

El entrenamiento requerido para tripulantes aéreos y despachadores de vuelo:

(i) Que no estén o no hayan sido calificados por el explotador en otra aeronave del mismo grupo y en el mismo puesto; o

(ii) Recientemente contratados por dicho explotador.

(2) Entrenamiento de transición.

El entrenamiento requerido para tripulantes aéreos y despachadores de vuelo que estén o hayan sido calificados por el explotador en la misma capacidad o puesto, en otra aeronave comprendida en el mismo grupo.

(3) Entrenamiento de promoción.

El entrenamiento requerido para tripulantes aéreos que estén o hayan sido calificados por el explotador y que se desempeñan como segundo al mando (copiloto) o como ingeniero de vuelo en un tipo determinado de avión, antes de poder desempeñarse como piloto al mando ó segundo al mando (copiloto) respectivamente, en dicho tipo de avión.

(4) Entrenamiento de diferencias.

El entrenamiento requerido para tripulantes aéreos y despachadores de vuelo que estén o hayan sido calificados y que se desempeñen en un tipo de avión en particular, cuando la autoridad determina que es necesario el entrenamiento de diferencias, antes que un tripulante aéreo se desempeñe en la misma capacidad ó puesto, en una variedad particular de dicho tipo de avión.

(5) Horas programadas.

Las horas de entrenamiento prescritas en esta Subparte, las cuales podrán ser reducidas por la autoridad, después que la empresa demuestre que existen circunstancias que justifican una menor cantidad de horas.

(6) Entrenamiento en vuelo.

Se refiere a las maniobras, procedimientos o funciones que deben ser realizadas en el avión.

(7) Entrenamiento de vuelo.

Se refiere al entrenamiento a ser conducido en avión, simulador de avión o dispositivos especiales de entrenamiento. (A lo largo de esta Subparte, se explica el entrenamiento específico que debe ser realizado en el avión).

(8) Centro de instrucción.

Una organización gobernada por los requerimientos aplicables de la Parte 142, que provee entrenamiento, exámenes y chequeo bajo contrato u otro arreglo a los explotadores certificados sujetos a los requerimientos de esta Parte.

(9) Entrenamiento de recalificación

El entrenamiento requerido por tripulantes previamente entrenados y calificados, pero cuyas licencias y/o habilitaciones han perdido vigencia por no haber efectuado los cursos de refresco establecidos en Sección 121.427 o el de proficiencia establecido en Sección 121.441.

121.401 Programa de entrenamiento: Generalidades

(a) Cada poseedor de un certificado de explotador debe:

(1) Establecer, proveer y obtener la inicial y final aprobación de un programa de entrenamiento que cumpla con los requerimientos de esta Subparte y del Apéndice E y F, de tal forma que cada miembro de la tripulación, despachador de vuelo, instructor de vuelo y chequeador, y cada persona a la cual se le han asignado deberes para el manipuleo y embarque de mercancías peligrosas y materiales magnéticos, estén adecuadamente entrenadas y calificadas para cumplir con sus funciones.

(2) Hacerse responsable de dar a su personal el entrenamiento requerido por esta Subparte, y otorgar facilidades adecuadas para el entrenamiento en tierra y de vuelo, con instructores en tierra propiamente calificados.

(3) Proveer y mantener actualizado, para cada tipo y, si fuera aplicable, cada diferencia de modelo del mismo tipo de avión utilizado, el apropiado material de entrenamiento, pruebas, formularios, instrucciones y procedimientos para uso en la conducción de los entrenamientos y verificaciones requeridos por esta Parte.

(4) Proveer un número de instructores de vuelo, de simulador y Examinadores Designados (EDEs), suficientes

para conducir los entrenamientos y los chequeos en avión y en simulador permitidos por esta Parte.

(b) Siempre que un miembro de la tripulación o despachador termina su entrenamiento de refresco o su verificación de proficiencia en el mes calendario anterior o posterior al mes calendario establecido para el término del entrenamiento o para la realización de la verificación, este hecho será considerado como efectuado en el mes calendario establecido originalmente.

(c) Cada instructor, supervisor, o tripulante aéreo chequeador que es responsable de un área de entrenamiento en tierra, parte de entrenamiento de vuelo, chequeo de vuelo o chequeo de proficiencia de acuerdo a esta Sección, calificará su evaluación con respecto a la proficiencia y conocimiento de los tripulantes aéreos, despachadores de aeronaves, instructores de vuelo, o tripulante chequeador que concierne en el proceso de entrenamiento o chequeo. Esa calificación será parte del registro y legajo del tripulante aéreo o despachador.

Cuando la calificación sea solicitada según este párrafo, cada evaluación realizada debe encontrarse y estar identificada con el nombre del instructor que dio instrucciones, la forma no es necesaria cuando el registro es computarizado.

(d) Los temas de entrenamiento que son necesarios a más de un tipo de avión o posición en la cabina y que han sido satisfactoriamente completados en el entrenamiento anterior en los plazos establecidos, no necesitan repetirse a no ser que corresponda a entrenamiento de refresco.

(e) No se requiere que una persona complete las horas mínimas establecidas para el entrenamiento de vuelo en un avión en particular, cuando se cumplen con las siguientes condiciones: Todos los eventos de la progresión de entrenamiento de vuelo aprobado son completados en forma satisfactoria; dicha persona es presentada para el chequeo por su Instructor o tripulante EDE; y el chequeo correspondiente, conducido por otro EDE o Inspector DGAC, culmina en forma completa y satisfactoria.

121.402 Programa de entrenamiento: Reglas especiales

(a) Sólo un explotador certificado bajo Parte 121 o centro de instrucción de vuelo bajo Parte 142 son elegibles para proveer entrenamiento de vuelo, entrenamiento en tierra, exámenes y chequeos al personal de tripulantes que bajo esta Parte opera para otro explotador certificado, a través de un contrato u otro acuerdo entre los mismos.

(b) El titular de un certificado de explotador puede contratar o acordar de otra forma para tomar los servicios de un centro de instrucción de vuelo certificado bajo Parte 142, para que brinde entrenamiento de vuelo, entrenamiento en tierra, exámenes y chequeos a su personal de tripulantes, sólo si este último:

(1) Cumple con las especificaciones de entrenamiento establecidas en la Parte 142 de estas regulaciones;

(2) Tiene las facilidades, equipos de entrenamiento adecuados y el material de los cursos cumplen con los requerimientos de la Parte 142 de estas regulaciones;

(3) Tiene aprobados los currículos o segmentos de los currículos y porciones de segmentos curricular aplicables para usar en los cursos de entrenamiento requeridos según esta Subparte; y

(4) Tiene los suficientes instructores y chequeadores calificados para este fin según los requerimientos de las Secciones 121.411 ó 121.413 para proporcionar entrenamiento, prueba y chequeo a las personas sujetas a esta Subparte.

121.403 Programa de entrenamiento: El currículum

(a) Cada explotador certificado que opera según esta Parte debe elaborar y mantener actualizados el currículum de los programas de entrenamiento, por tipo de avión, para despachadores y para cada miembro de la tripulación requerido por el tipo de avión. El currículum debe incluir el entrenamiento en tierra y de vuelo establecido por esta Subparte.

(b) Cada currículum del programa de entrenamiento debe incluir:

(1) Una lista de los temas de instrucción en tierra, que incluya temas sobre instrucción de emergencias, mercancías peligrosas, CMR, seguridad de la aviación, factores humanos y de fisiología aérea (como lo estipule la DGAC).

(2) Una lista de todo los equipos de instrucción, entrenadores, "mockups", simuladores de sistemas, simuladores de procedimientos, y otras ayudas de instrucción que el explotador certificado usará.

(3) Descripción detallada y vigencia, para cada tipo de avión y sus particulares variaciones, de las maniobras aprobadas normales, anormales y de emergencia, los materiales apropiados procedimientos y funciones que serán desempeñados durante cada vuelo de instrucción, fase o chequeo de vuelo, indicando estas maniobras, los procedimientos y funciones que serán desempeñados durante las fases del vuelo de instrucción y que se harán en los chequeos de vuelo.

(4) Una lista de simuladores de aviones u otros dispositivos de entrenamiento aprobados de acuerdo a la Sección 121.407, incluyendo aprobaciones para maniobras específicas, procedimientos o funciones.

(5) Las horas programadas de instrucción que serán aplicadas a cada fase de instrucción.

(6) Una copia de cada autorización dada por la DGAC bajo el párrafo 121.405(d), relativo a la reducción de las horas programadas de entrenamiento.

121.404 Entrenamiento en Administración de Recursos de Tripulantes y Despachadores (CRM y DRM): Fecha de cumplimiento

Después del 31 de diciembre del 2000, ningún explotador certificado podrá usar a una persona como un miembro de la tripulación o despachador de vuelo si dicha persona no ha completado un entrenamiento inicial aprobado de administración de recursos de tripulantes (CRM) o administración de recursos de despachadores (DRM), ya sea con dicho explotador o con otro explotador certificado.

121.405 Programa de instrucción y revisiones: Aprobación inicial y final

(a) Para obtener la aprobación sobre programas de instrucción inicial y final o revisión de programas ya aprobados, cada explotador certificado debe someter a la DGAC:

(1) Un resumen del programa o revisión propuesta, incluyendo un resumen del currículum propuesto o enmendado que provea información suficiente para la evaluación preliminar del programa o revisión propuesta; e

(2) Información adicional pertinente, que puede ser pedida por la DGAC.

(b) Si el programa o revisión propuesta fuera compatible con esta Subparte, la DGAC concederá aprobación inicial de acuerdo con lo propuesto. La DGAC evaluará la eficiencia del programa a lo largo de su aplicación, notificando al explotador, cuando fuera necesario, de deficiencias a ser corregidas.

(c) La DGAC otorga la aprobación final del programa de instrucción o sus enmiendas si el explotador muestra el entrenamiento conducido bajo la aprobación inicial según el párrafo (b) de esta Sección y si asegura que cada persona que completa exitosamente el entrenamiento, está capacitado para desempeñar las tareas asignadas en forma segura.

(d) Para conceder aprobación inicial y final de programas o de revisiones de programas de entrenamiento, incluyendo reducción de horas programadas conforme a lo autorizado por esta Subparte, la DGAC tomará en consideración las asistencias, las evaluaciones y todas las ayudas de instrucción, dispositivos, métodos y procedimientos listados por el explotador certificado en el currículum, y requerido por Sección 121.403, que puedan mejorar la calidad y la eficiencia del proceso enseñanza o aprendizaje. Si hubiere aprobación de reducción de horas programadas, la DGAC proveerá al explotador certificado una autorización escrita informando las bases de tal aprobación.

(e) Siempre que la DGAC encuentre que son necesarias enmiendas para el mejoramiento de un programa de instrucción al que se le ha otorgado aprobación final, el explotador está obligado a efectuar dichos cambios en su programa. El explotador certificado podría hacer una petición de reconsideración de la modificación planteada por la DGAC en un lapso no mayor a los treinta (30) días. En este caso, la modificación quedará pendiente en tanto que la DGAC resuelva finalmente tal petición.

Sin embargo, si la DGAC encuentra que hay una emergencia que requiere una acción inmediata en el interés de la seguridad de vuelo podría con una declaración de las razones, observar la necesidad de un cambio efectivo sin demora.

(f) Todos los requerimientos señalados en esta sección se aplican también para los explotadores certificados bajo Parte 135 de estas regulaciones, según corresponda.

121.406 Créditos para entrenamientos iniciales CRM/DRM

La DGAC considerará los créditos del entrenamiento inicial en tierra CRM (DRM) recibido por los tripulantes aéreos o despachadores, como parte del entrenamiento requerido por las Secciones 121.419, 121.421 o 121.422, según corresponda.

121.407 Programa de instrucción: Aprobación de simuladores de avión y otros dispositivos de instrucción y entrenamiento

(a) Cada simulador de avión u otro dispositivo de entrenamiento de vuelo que se use en cursos de capacitación permitidos bajo la Sección 121.409, en chequeos requeridos por Subparte O de esta Sección o como se indique en el Apéndice E y F de esta Parte debe:

(1) Ser aprobado específicamente para:

- (i) El explotador certificado;
- (ii) El tipo de avión y, si es aplicable, la variación particular dentro del tipo de avión para el entrenamiento o chequeo que será realizado; y
- (iii) La particular maniobra, procedimiento, o las funciones involucradas como tripulante.

(2) Mantener la performance, funcionalidad, y otras características que se requieren para la aprobación.

(3) Ser adaptado para cumplir con cualquier modificación del avión simulado que resulte en cambios de la performance, funcionamiento, u otras características que requieran ser aprobadas.

(4) Hacer un chequeo diario funcional prevuelo antes de ser usado.

(5) Tener un registro diario de discrepancias ingresadas por el tripulante aéreo chequeador o instructor apropiado al final de cada vuelo de chequeo o instrucción.

(b) Un simulador de avión puede usarse en vez del avión para satisfacer los requerimientos de instrucción en vuelo de acuerdo a las Secciones 121.439 y 121.441 y los Apéndices E y F de esta Parte, si el simulador:

(1) Se aprueba de acuerdo a lo estipulado por la DGAC y cumple los requisitos apropiados de simulador según evaluación de la DGAC; y

(2) Es usado como parte de un programa aprobado que cumple los requisitos de entrenamiento de los párrafos 121.424 (a) y (c) de esta Sección.

(c) Un simulador de avión aprobado en esta sección debe ser usado en vez del avión para satisfacer el requerimiento de entrenamiento de vuelo de pilotos que corresponde al explotador certificado, correspondiente a maniobras de cortes de viento ("windshear"), de baja altura según el párrafo 121.409 (d) de esta Parte.

121.409 Cursos de capacitación que usan simuladores de avión y otros dispositivos de entrenamiento

(a) Cursos de capacitación que utilizan simuladores de avión y otros dispositivos de entrenamiento de vuelo pueden incluirse en el programa de entrenamiento aprobado para un explotador certificado, para ser usado en concordancia con esta Sección.

(b) Un curso de entrenamiento en simulador de avión puede incluirse para su uso de acuerdo a lo indicado en la Sección 121.441 (chequeo de proficiencia), si ese curso:

(1) Provee por lo menos cuatro (4) horas de entrenamiento en los controles de piloto de un simulador de avión, así como también una preparación apropiada antes del vuelo y una evaluación apropiada después del vuelo;

(2) Provee entrenamiento de por lo menos los procedimientos y maniobras del Apéndice F de esta Parte; o

(3) Provee entrenamiento de vuelo en operación de línea (LOFT) que:

- (i) Emplea a la tripulación completa de vuelo;
- (ii) Incluye por lo menos las maniobras y procedimientos (anormales y emergencia) que puedan esperarse en operaciones de línea;

(iii) Corresponda a segmentos de vuelo apropiados a las operaciones que son conducidas por el explotador certificado; y

(4) Sea dado por un instructor que cumple con los requisitos aplicables en la Sección 121.411 (calificaciones para el EDE).

El término satisfactorio del curso de instrucción debe ser acreditado por la DGAC o un examinador acreditado por ésta.

(c) Las horas programadas de instrucción de vuelo según esta Sección no se aplican, si el programa de entrenamiento para el tipo de avión incluye:

(1) Un curso de instrucción para piloto en un simulador de avión como se indica en el párrafo 121.424 (d) (instrucción inicial, transición o promoción de vuelo); o

(2) Un curso de instrucción de ingeniero de vuelo en un simulador de avión o dispositivo de entrenamiento como se indica en el párrafo 121.425 (c).

(d) Cada explotador certificado que debe cumplir con la Sección 121.358 de esta Parte debe emplear simulador de vuelo aprobado para cada tipo de avión en el curso de entrenamiento de cada piloto en el que por lo menos se considere maniobras críticas a baja altura y situaciones críticas por corte de viento ("windshear"), de acuerdo a lo establecido en el párrafo 121.409 (b), y en las Secciones 121.418, 121.424 y 121.427 de esta Parte.

121.411 Calificaciones para Examinador Designado de vuelo de avión (EDE de avión) y Examinador Designado de vuelo de simulador (EDE de simulador)

(a) Para propósitos de esta Sección y de la Sección 121.413:

(1) Un Examinador Designado de vuelo de línea aérea (EDE) de avión es una persona calificada y designada por la DGAC para conducir un chequeo de vuelo o instrucción en el avión para un tipo particular de avión.

(2) Un Examinador Designado de vuelo de línea aérea (EDE) de simulador es una persona calificada y designada por la DGAC para conducir chequeos de vuelo o instrucción en un simulador de vuelo o en un entrenador sintético para un tipo particular de avión.

(3) Un EDE de avión y un EDE de simulador son aquellos chequeadores que desempeñan las funciones descritas en el subpárrafo 121.401(a)(4).

(b) Ninguna explotador certificado puede usar una persona ni cualquier persona puede servir como EDE de vuelo (avión) en un programa de instrucción establecido de acuerdo a esta Sección, a menos que, con respecto al tipo particular de avión correspondiente, esa persona:

(1) Tenga una licencia vigente TLA como piloto al mando o ingeniero de vuelo.

(2) Haya completado satisfactoriamente las fases de entrenamiento correspondientes en el avión, incluyendo el entrenamiento de refresco que se requiere, a fin de mantenerse vigente como un piloto al mando o ingeniero de vuelo.

(3) Haya completado satisfactoriamente los chequeos correspondientes de proficiencia que se requieren a fin de estar calificado como piloto al mando o ingeniero de vuelo.

(4) Haya completado satisfactoriamente los requisitos de instrucción correspondientes según la Sección 121.413.

(5) Mantenga su certificado médico Clase I vigente.

(6) Haya completado los requerimientos de experiencia reciente establecidos en la Sección 121.439 de esta Sección.

(7) Haya sido aprobado por la DGAC para cumplir las funciones de EDE de vuelo en avión.

(c) Ninguna explotador certificado puede usar una persona ni puede cualquier persona servir como EDE de vuelo de simulador para un programa de entrenamiento dado en un simulador de avión como se indica en el párrafo 121.409 (b), a menos que esa persona:

(1) Tenga vigente licencia de piloto TLA con las calificaciones requeridas para servir como piloto al mando o ingeniero de vuelo, excepto el certificado médico, en operaciones bajo esta Parte;

(2) Reservado;

(3) Haya completado satisfactoriamente las fases de entrenamiento para el avión, incluyendo entrenamiento de refresco y el chequeo de proficiencia requeridos para servir como piloto al mando o ingeniero de vuelo aplicables a esta Parte.

(4) Haya sido aprobado por la DGAC para cumplir las funciones de EDE de vuelo en simulador.

(d) EDEs de vuelo que hayan alcanzado los sesenta (60) años de edad podrán seguir desempeñándose como EDEs de vuelo de simulador, pero no pueden servir como pilotos al mando miembros de la tripulación en operaciones bajo esta Parte.

(e) EDEs de vuelo que pierdan el apto médico correspondiente, no podrán seguir desempeñándose como EDEs de vuelo en avión pero sí como EDEs de vuelo en simulador.

(f) Un EDE de vuelo (simulador) debe haber volado al menos dos (2) segmentos de vuelo como piloto al mando en el simulador de vuelo del tipo de avión correspondiente, dentro de los doce (12) meses anteriores al ejercicio de sus funciones.

121.412 Calificaciones para instructor de vuelo (avión) e instructor de vuelo (simulador)

(a) Para propósitos de esta Sección y de la Sección 121.412:

(1) Un instructor de vuelo (avión) es una persona calificada para conducir la instrucción en un tipo particular de avión.

(2) Un instructor de vuelo (simulador) es una persona calificada para conducir la instrucción en un simulador de vuelo o en un entrenador sintético para un tipo particular de avión.

(3) Un instructor de vuelo de avión y un instructor de vuelo de simulador, son aquellos instructores que desempeñan las funciones descritas en el subpárrafo 121.401(a)(4).

(b) Ningún explotador certificado puede usar una persona ni cualquier persona puede servir como instructor de vuelo (avión) en un programa de instrucción establecido de acuerdo a esta Sección, a menos que, con respecto al tipo particular de avión correspondiente:

(1) Tenga una licencia vigente como piloto TLA al mando o ingeniero de vuelo con más de cuatrocientas (400) horas en el equipo.

(2) Haya completado satisfactoriamente las fases de entrenamiento correspondientes en el avión, incluyendo el entrenamiento de refresco que se requiere, a fin de mantenerse vigente como un piloto al mando o ingeniero de vuelo.

(3) Haya completado satisfactoriamente los chequeos correspondientes de proficiencia que se requieren a fin de estar calificado como piloto al mando o ingeniero de vuelo.

(4) Haya completado satisfactoriamente los requisitos de instrucción correspondientes según la Sección 121.414;

(5) Mantenga su certificado médico Clase I vigente.

(6) Haya completado los requerimientos de experiencia reciente establecidos en la Sección 121.439 o en la Sección 121.453, según corresponda.

(7) Sea poseedor de una autorización como instructor de vuelo (avión) extendido por la DGAC.

(c) Ningún explotador certificado puede usar una persona ni puede cualquier persona servir como instructor de vuelo de simulador para un curso de entrenamiento dado en un simulador de avión, a menos que:

(1) Tenga vigente una licencia de piloto TLA con las calificaciones requeridas para servir como piloto al mando o ingeniero de vuelo con más de cuatrocientas (400) horas en el equipo en operaciones bajo esta Parte, excepto el certificado médico;

(2) Reservado.

(3) Haya completado satisfactoriamente las fases de entrenamiento para el avión, incluyendo el entrenamiento de refresco y el chequeo de proficiencia requeridos para servir como piloto al mando o ingeniero de vuelo aplicables a esta Parte.

(4) Sea poseedor de una autorización como instructor de vuelo (simulador) extendido por la DGAC.

(d) Instructores de vuelo que hayan alcanzado los sesenta (60) años de edad podrán seguir desempeñándose

como instructores de vuelo (simulador), pero no pueden servir como pilotos miembros de la tripulación en operaciones bajo esta Parte.

(e) Instructores de vuelo que pierdan el apto médico correspondiente, no podrán seguir desempeñándose como instructores de vuelo en avión pero sí como instructores de vuelo en simulador.

(f) Un instructor de vuelo (simulador) debe haber volado al menos dos (2) segmentos de vuelo como piloto al mando en el simulador de vuelo del tipo de avión correspondiente, dentro de los doce (12) meses anteriores al ejercicio de sus funciones.

121.413 Entrenamiento y chequeo inicial y de transición requeridos para EDE (avión), EDE (simulador)

(a) Ningún explotador certificado puede usar una persona ni ninguna persona puede servir como EDE de vuelo (avión), a menos que:

(1) Esa persona haya completado satisfactoriamente un entrenamiento inicial o de transición para EDE de vuelo (avión); y

(2) Dentro de los doce (12) meses calendario precedentes, esa persona haya conducido satisfactoriamente un chequeo de proficiencia bajo la supervisión de un Inspector de la DGAC. Este chequeo de evaluación puede realizarse total o parcialmente en el avión correspondiente, su simulador de vuelo o entrenador sintético correspondiente.

(b) El chequeo de observación requerido por el párrafo (a)(2) de esta Sección, debe ser completado en el mes de vencimiento, aún si el mismo ha sido renovado un mes anterior o posterior al mismo.

(c) El entrenamiento en tierra inicial para EDE de vuelo (avión) debe incluir lo siguiente:

(1) Deberes, funciones y responsabilidades del piloto EDE.

(2) Conocimiento sobre las Regulaciones Aeronáuticas del Perú que correspondan.

(3) Conocimientos sobre los requerimientos de instrucción y vigencia de licencias y habilitaciones.

(4) Conocimientos sobre las políticas y procedimientos del explotador certificado considerados en el Manual General de Operaciones de la empresa.

(5) Los principios fundamentales del proceso de la enseñanza y aprendizaje.

(6) Procedimientos y métodos pedagógicos.

(7) La relación instructor - estudiante.

(8) Preparación de programas de instrucción.

(9) Evaluación del proceso de instrucción.

Sin embargo, los párrafos (5), (6), y (7) de esta Sección no son requeridos para el poseedor de un certificado de EDE de vuelo (avión) en otro tipo de avión o que esté autorizado como instructor de vuelo por la DGAC, a no ser que no haya ejercido la función correspondiente por más de veinticuatro (24) meses.

(d) El entrenamiento en tierra de transición para EDE de vuelo (avión) debe incluir los métodos, procedimientos y limitaciones aprobados para realizar los procedimientos normales, anormales y de emergencia aplicables al avión en el que el EDE está en transición.

(e) El entrenamiento de vuelo inicial y el de transición para EDE de vuelo (avión) de pilotos o ingenieros de vuelo deben incluir lo siguiente:

(1) Suficiente entrenamiento en vuelo y prácticas en la conducción de chequeos de vuelo desde el asiento izquierdo de piloto y del derecho en las maniobras normales, anormales y de emergencia requeridas para asegurar su competencia para conducir vuelos de instrucción como piloto instructor de vuelo.

(2) Las medidas apropiadas de seguridad para ser empleadas desde cualquier asiento de piloto para resolver situaciones de emergencia que son probables de presentarse en el entrenamiento o instrucción.

(3) Resolver en última instancia situaciones inseguras que se presenten durante la instrucción de vuelo.

Los requisitos indicados en los subpárrafos 121.411(b) (2) y (3) deben realizarse en un simulador aprobado para estas maniobras.

(f) La instrucción en vuelo para EDEs de vuelo (avión) de ingenieros de vuelo debe ser adecuada para asegurar competencia para desempeñar las funciones asignadas.

(g) El entrenamiento en vuelo inicial y de transición para un EDE de vuelo en simulador debe incluir lo siguiente:

- (1) Entrenamiento y práctica en conducir chequeos de vuelo en los procedimientos normales, anormales y de emergencia requeridos, para asegurar así competencia en conducir los chequeos de vuelo requeridos por esta Parte.
- (2) Entrenamiento en la operación del simulador de vuelo o entrenador sintético de vuelo, o ambos, para asegurar así competencia en conducir los chequeos de vuelo requeridos por esta Parte.

121.414 Entrenamiento y chequeo inicial y de transición requeridos para instructores de vuelo (avión) e instructores de vuelo (simulador)

(a) Ningún explotador certificado puede usar una persona ni ninguna persona puede servir como instructor de vuelo, a menos que:

- (1) Esa persona haya completado satisfactoriamente un entrenamiento inicial o de transición para instructor de vuelo; y
- (2) Dentro de los veinticuatro (24) meses calendario precedentes, esa persona haya conducido satisfactoriamente una instrucción bajo la supervisión de un Inspector de la DGAC. Este chequeo de evaluación puede realizarse total o parcialmente en el avión correspondiente, su simulador de vuelo o entrenador sintético correspondiente.

(b) El chequeo de observación requerido por el párrafo (a)(2) de esta Sección, debe ser completado en el mes de vencimiento, aún si el mismo ha sido renovado un mes anterior o posterior al mismo.

(c) El entrenamiento en tierra inicial para instructor de vuelo debe incluir lo siguiente:

- (1) Deberes, funciones y responsabilidades del piloto instructor.
- (2) Conocimiento sobre las Regulaciones Aeronáuticas del Perú que correspondan a la instrucción, las políticas y procedimientos del explotador certificado considerados en el Manual General de Operaciones de la empresa.
- (3) Los principios fundamentales del proceso de la enseñanza y aprendizaje.
- (4) Procedimientos y métodos pedagógicos.
- (5) La relación instructor - estudiante.
- (6) Preparación de programas de instrucción.
- (7) Evaluación del proceso de instrucción.

Sin embargo, los párrafos (3), (4), y (5) de esta Sección no son requeridos para el poseedor de una licencia de instructor de vuelo bajo la Parte 61 o de una autorización de instructor de vuelo o de EDE en otro tipo de avión y/o en otra empresa aérea, a no ser que no haya ejercido dichas funciones por más de veinticuatro (24) meses.

(d) El entrenamiento en tierra de transición para instructor de vuelo debe incluir los métodos, procedimientos y limitaciones aprobados para realizar los procedimientos normales, anormales y de emergencia aplicables al avión en el que el instructor está en transición.

(e) El instructor de vuelo deberá acreditar un curso de refresco en forma bianual sobre los temas señalados en el párrafo (c) de esta Sección.

(f) El entrenamiento de vuelo inicial y el de transición para instructor de vuelo (avión) de pilotos o ingenieros de vuelo deben incluir lo siguiente:

(1) Suficiente entrenamiento en vuelo y prácticas en la conducción de chequeos de vuelo desde el asiento izquierdo de piloto y del derecho en las maniobras normales, anormales y de emergencia requeridas para asegurar su competencia para conducir vuelos de instrucción como piloto instructor de vuelo.

(2) Las medidas apropiadas de seguridad para ser empleadas desde cualquier asiento de piloto para resolver situaciones de emergencia que son probables de presentarse en el entrenamiento o instrucción.

(3) Resolver en última instancia situaciones inseguras que se presenten durante la instrucción de vuelo.

Los requisitos indicados en los subpárrafos (b) (2) y (3) de esta Sección deben realizarse en un simulador aprobado para estas maniobras.

(g) La instrucción de vuelo para instructores de vuelo de ingenieros de vuelo debe ser adecuada para asegurar competencia para desempeñar las funciones asignadas.

(h) El entrenamiento en vuelo inicial y de transición para un instructor de vuelo en simulador debe incluir lo siguiente:

(1) Entrenamiento y práctica en conducir la instrucción de vuelo en los procedimientos normales, anormales y de emergencia, requeridos para asegurar competencia en conducirlos de conformidad con esta Parte.

(2) Entrenamiento en la operación del simulador de vuelo o entrenador sintético de vuelo, o ambos, para asegurar así competencia en conducir los chequeos de vuelo requeridos por esta Parte.

121.415 Requisitos de instrucción para tripulantes aéreos y despachadores

(a) Cada programa de instrucción debe considerar la instrucción en tierra siguiente, de acuerdo a cada función del tripulante o despachador:

(1) Curso básico de adopción en tierra para tripulante aéreo o despachador recientemente contratado, incluyendo cuarenta (40) horas programadas de instrucción, a menos que sean reducidas según la Sección 121.405 o como se especifique en el párrafo 121.401(d), en por lo menos lo siguiente:

- (i) Deberes y responsabilidades del tripulante aéreo o despachador, como corresponda;
- (ii) Conocimiento de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú en lo referente a operaciones aéreas;
- (iii) Contenido del certificado de operaciones otorgado a la empresa y las especificaciones de operaciones (no requeridas para tripulantes auxiliares);
- (iv) La parte del Manual General de Operaciones de la empresa aprobado por la DGAC, según corresponda a sus funciones.

(2) La instrucción en tierra inicial o de transición especificada desde la Sección 121.419 hasta la Sección 121.422, como corresponda.

(3) Entrenamiento de Emergencia como se especifica en la Sección 121.417 (no requerido para despachadores).

(b) Cada programa de instrucción debe proveer el entrenamiento de vuelo especificado desde la Sección 121.424 hasta la Sección 121.426, como corresponda.

(c) Cada programa de instrucción debe proveer entrenamiento de refresco en tierra y en vuelo como se indica en la Sección 121.427.

(d) Cada programa de instrucción debe proveer entrenamiento de las diferencias especificadas en la Sección 121.418 si la DGAC determina que, debido a las diferencias entre aviones del mismo tipo operados por el explotador certificado, el entrenamiento adicional es necesario para asegurar que los tripulantes aéreos y los despachadores estén capacitados adecuadamente para desempeñar las funciones asignadas.

(e) El entrenamiento promocional o de ascenso, como se especifica en las Secciones 121.419 y 121.424 para un tipo de avión en particular, puede incluirse en el programa de entrenamiento para tripulantes aéreos que tienen calificación y han servido como copilotos o como ingenieros de vuelo en ese tipo de avión.

(f) Pueden omitirse (párrafo 121.401(d)) o reducirse (Sección 121.405), aquellos temas particulares, maniobras, procedimientos o partes de éstas, durante el entrenamiento de transición o de promoción requerido por la Sección 121.419 hasta la Sección 121.425, como sea aplicable.

(g) Además de la instrucción inicial, de transición, de promoción, de refresco y de diferencias, cada programa de instrucción debe considerar también entrenamiento en tierra y de vuelo, así como la instrucción y práctica necesaria para asegurar que cada tripulante aéreo y despachador:

(1) Se mantenga adecuadamente entrenado y actualizado con proficiencia con respecto al avión, en cada posición de tripulante aéreo, y en el tipo de operación que va a desempeñar; y

(2) Se califique en los equipos nuevos, ayudas, procedimientos y técnicas, incluyendo las modificaciones del avión si las hubiere.

121.417 Tripulantes aéreos: Entrenamiento de emergencia

(a) Cada programa de instrucción y entrenamiento debe considerar entrenamiento de emergencia según lo deter-

minado en esta sección, con respecto a cada tipo de avión, modelo y configuración, así como cada tripulante aéreo necesario para cada tipo de operación a ejecutarse, en lo que respecta a la asignación para cada tripulante aéreo y el explotador, de acuerdo a lo certificado.

(b) El entrenamiento de emergencia debe considerar lo siguiente:

(1) Instrucción en los procedimientos de emergencia: quién debe hacer qué procedimiento, incluyendo la coordinación entre tripulantes aéreos y la orden del comandante para que alguien en la cabina ejecute los procedimientos.

(2) Instrucción individual en cada ubicación, función y operación del equipo de emergencia, incluyendo:

(i) El equipo usado en evacuación y "ditching";
 (ii) Equipo de primeros auxilios y su uso apropiado;
 (iii) Equipos extintores de incendio portátiles, con el énfasis en el tipo de extintores para ser usados en los diferentes tipos de fuego; e

(iv) Instrucción sobre las salidas de emergencia, en el modo de emergencia con los dispositivos de evacuación / la balsa adjunta (si es aplicable), con énfasis en el entrenamiento en la operación de las salidas bajo condiciones adversas.

(3) Instrucción en el manejo de situaciones de emergencia, incluyendo:

(i) Despresurización rápida o violenta;
 (ii) Incendio en vuelo o en tierra, procedimientos de control de humo con el énfasis en el equipo eléctrico y relacionados con los cortocircuitos que se encuentren en áreas de la cabina, incluyendo todos los "galleys", centros de servicio, elevadores, lavatorios y pantallas de cine;

(iii) "Ditching" y otra evacuación, incluyendo la evacuación de personas y sus asistentes, a cualquiera que pueda necesitar la asistencia de otra persona que la movilice eficazmente a una salida en caso de una emergencia.

(iv) Enfermedad, lesiones, u otras situaciones anormales que involucren a pasajeros o tripulantes aéreos, incluyendo familiarización con el botiquín médico de emergencia y su uso apropiado; y

(v) Secuestros y otras situaciones inusitadas.

(4) Revisión y discusión de incidencias y accidentes anteriores de aeronaves y situaciones reales de emergencias ocurridas.

(c) Cada tripulante aéreo debe realizar el siguiente entrenamiento de emergencias durante los períodos especificados de entrenamiento, usando los artículos de emergencia del equipo instalado para cada tipo de avión en el que volará (entrenamiento recurrente alterno indicado en el párrafo 121.433 (c) de esta Parte podrá ser realizado):

(1) Ejercicio de emergencia que se realiza una sola vez durante el entrenamiento inicial como requerimiento. Cada tripulante aéreo debe realizar:

(i) Por lo menos un ejercicio con respirador protector (PBE) por tripulante, en el que combata con extintor de mano un fuego limitado, según la Sección 121.337;

(ii) Por lo menos un ejercicio de lucha contra incendios en el que los tripulantes aéreos combatan un incendio real; que usen por lo menos un tipo de extintor de mano instalado o extintor de incendio que sea apropiado para el tipo de incendio para ser combatido.

Este ejercicio de lucha contra incendios no es requerido si el tripulante aéreo realizó el ejercicio con PBE de acuerdo al numeral (i) del subpárrafo (c)(1) para combate de un incendio real; y

(iii) Un ejercicio de evacuación de emergencia con cada persona en salida del avión o dispositivo aprobado de entrenamiento que use por lo menos un tipo de tobogán de evacuación de emergencia instalado.

Los tripulantes aéreos podrán observar las salidas del avión abiertas en el modo de emergencia o los dispositivos asociados a la ventana de salida / el paquete de balsa tobogán desplegado e inflado o cumplir el desempeño de las tareas en la realización de estas actividades.

(2) Adicionalmente se requiere un ejercicio de emergencia que debe realizarse en el curso inicial y cada veinticuatro (24) meses, en el que cada tripulante debe:

(i) Realizar los ejercicios de emergencia siguientes y operar los equipos detallados a continuación:

(A) Cada tipo de salida de emergencia en los modos normal y de emergencia, incluyendo los procedimientos y las fuerzas requeridas en el despliegue de los dispositivos de evacuación de emergencia;

(B) Cada extintor de mano por cada tipo instalado;

(C) Cada tipo de oxígeno de emergencia incluyendo equipo protector de respiración (PBE);

(D) Colocación, uso e inflado de chalecos de flotación individual, si es aplicable; y

(E) "Ditching" (amaraje de emergencia), si es aplicable, incluyendo pero no limitado a:

(1) Procedimientos y preparación de cabina;

(2) Coordinación de tripulación;

(3) Información al pasajero y preparación de cabina;

(4) Colocación e inflado de chalecos salvavidas;

(5) El uso de líneas de enganche; y

(6) Abordaje de pasajeros y tripulación en la balsa o un tobogán balsa

(ii) Observar los ejercicios siguientes:

(A) Remoción desde el avión (o dispositivo de entrenamiento) e inflado de cada tipo de balsa salva vida, si corresponde;

(B) Traslado de cada tipo de dispositivo/paquete de balsa desde una puerta a otra;

(C) Despliegue e inflado, y liberación desde el avión (o dispositivo de entrenamiento) de cada tipo de paquete/balsa; y

(D) Evacuación de emergencia, incluyendo el uso de un tobogán.

(d) Ningún tripulante aéreo podrá servir en operaciones bajo esta Sección sin que haya desempeñado el ejercicio PBE y el ejercicio de combate contra el fuego descrito por los numerales (i) y (ii) del subpárrafo (c)(1) de esta Sección, como parte de un único (solamente una vez) entrenamiento del requisito de los subpárrafos (c)(1) ó (c)(2) de esta Sección, como sea apropiado. Se considera que cualquier tripulante aéreo que realiza el ejercicio PBE y el ejercicio de extinción de incendio indicado en los numerales (i) y (ii) del subpárrafo (c)(1) de esta Sección, está en conformidad con esta regulación si presenta la información o documentación en forma aceptable para la DGAC, mostrando que los ejercicios correspondientes se han realizado.

(e) Tripulantes aéreos que vuelan en operaciones arriba de veinticinco mil (25,000) pies deben recibir instrucción en lo siguiente:

(1) Hipoxia.

(2) Respiración.

(3) Tiempo de conciencia útil sin el oxígeno especial en la altura.

(4) Expansión de gases.

(5) Formación de burbujas de gas en el organismo.

(6) Incidencias y fenómenos físicos de despresurización.

(f) Para el propósito de esta sección se aplican las siguientes definiciones:

(1) Incendio real significa un material combustible encendido, en condiciones controladas, de magnitud y duración suficiente para cumplir los objetivos del entrenamiento planteado en los numerales (i) y (ii) del subpárrafo (c)(1) de esta Sección.

(2) El extintor de incendio aprobado, significa un dispositivo de entrenamiento que ha sido aprobado por la Autoridad respectiva para uso en cumplimiento con los requisitos de entrenamiento según el párrafo 121.417 (c).

(3) Dispositivos simulados del PBE aprobado, significa un dispositivo de entrenamiento que ha sido aprobado por la Autoridad Aeronáutica respectiva para el uso en cumplimiento de requerimientos de entrenamiento del párrafo 121.417 (c).

(4) Combate, en este contexto significa los medios adecuados para luchar contra un incendio simulado o real usando un tipo correspondiente de extintor de incendios hasta que el incendio se extinga.

(5) Medios de observación para ver sin participar operativamente en el ejercicio.

(6) Ejercicio de PBE ("protecting breathing equipment") significa un ejercicio de emergencia en el que un tripulante

aéreo demuestra el uso apropiado del equipo protector de respiración mientras se combate un incendio simulado o real.

(7) Performance, significa realizar satisfactoriamente un ejercicio de emergencia prescrito que usa procedimientos establecidos que incrementan la habilidad de las personas involucradas en el ejercicio.

(8) Incendio simulado, significa una condición simulada de fuego y humo usado para crear escenarios de fuego y apagado de incendio en aeronaves, tal como en lavatorios, hornos de "galley", o incendios en asientos de aeronave.

121.418 Entrenamiento de diferencias: Tripulantes aéreos y despachadores

(a) El entrenamiento de diferencias para tripulantes aéreos y despachadores consiste en lo siguiente, de acuerdo a sus funciones:

(1) Instrucción sobre cada tema particular requerido para el entrenamiento inicial en el avión, a menos que la DGAC, basado en el párrafo 121.401(d), considere que determinado tema no es necesario.

(2) Entrenamiento de vuelo en cada maniobra o procedimiento específico requerido para entrenamiento inicial de vuelo del avión, a menos que la DGAC, basado en el párrafo 121.401(d), considere que determinada maniobra o procedimiento no es necesario.

(3) El número de horas programadas para entrenamiento de vuelo y en tierra que la DGAC determine es necesario para el tipo de avión y la clase de operación, conforme al tipo de tripulante aéreo y/o despachador involucrado.

(b) El entrenamiento de diferencias para todas las variaciones de un determinado tipo de avión puede ser incluido como parte del entrenamiento inicial, de transición, de ascenso y periódico para el referido avión.

121.419 Pilotos e ingenieros de vuelo: Instrucción en tierra inicial, de transición y de promoción

(a) La instrucción en tierra inicial, de transición y de promoción para los pilotos e ingenieros de vuelo debe incluir por lo menos lo siguiente, según corresponda a las funciones asignadas:

(1) Temas generales:

(i) Los procedimientos de despacho del explotador certificado;

(ii) Principios y métodos para la determinación exacta de peso y balance, y limitaciones de pista para el despegue y aterrizaje;

(iii) Conocimiento práctico correcto de meteorología que asegure un entendimiento de los fenómenos del tiempo, incluyendo los principios de: frentes, tormentas, hielo, niebla y condiciones meteorológicas de altura;

(iv) Sistemas de control de tránsito aéreo, procedimientos y fraseología;

(v) Navegación y uso de las ayudas a la navegación, incluyendo procedimientos de aproximación por instrumentos;

(vi) Procedimientos de comunicación normales y de emergencia;

(vii) Referencias visuales antes de y durante descensos bajo DH o MDA; y

(viii) Otras instrucciones necesarias para asegurar precisión en los procedimientos.

(2) Para cada tipo de avión:

(i) Descripción general;

(ii) Características de performance;

(iii) Motores y hélices;

(iv) Componentes importantes;

(v) Sistemas importantes del avión (por ejemplo: controles de vuelo, sistema eléctrico, hidráulico);

Otros sistemas relacionados; los procedimientos de operaciones normales, anormales, y de emergencia; limitaciones y procedimientos correspondientes.

(vi) Procedimientos para:

(A) Reconocer y evitar entrar en condiciones meteorológicas severas;

(B) Eludir situaciones severas de mal tiempo, en supuestos encuentros inadvertidos, incluyendo cortes de viento a baja altura ("windshear"), y

(C) Vuelo en o cerca de tormentas (incluyendo la elección de mejores alturas de penetración), turbulencia en aire claro, congelamiento, granizo, y otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas;

(vii) Limitaciones operativas;

(viii) Control de crucero y consumo de combustible;

(ix) Planificación correcta del vuelo;

(x) Evaluación de cada procedimiento normal y de emergencia; y

(xi) El manual de vuelo del avión aprobado por la DGAC.

(b) La categoría de instrucción inicial en tierra para pilotos e ingenieros de vuelo debe consistir en por lo menos las siguientes horas programadas de instrucción en los temas especificados en el párrafo (a) de esta Sección y en la Sección 121.415 (a), a menos que se consideren reducciones bajo la Sección 121.405.

(1) Grupo I: aviones:

(i) Motores recíprocos a pistón, sesenticuatro (64) horas; y

(ii) Turbo-Hélices, ochenta (80) horas.

(2) Grupo II: aviones Jet, ciento veinte (120) horas.

(c) Los entrenamientos en tierra inicial, transición y promoción para pilotos e ingenieros de vuelo pueden ser establecidos basado en reducciones permitidas por el párrafo 121.401 (d).

121.420 Navegantes de vuelo: RESERVADO

121.421 Tripulantes auxiliares (T/A): Instrucción inicial y de transición en tierra

El entrenamiento en tierra inicial y de transición para los tripulantes auxiliares debe incluir todos los puntos especificados en el Apéndice D de la Parte 63, incluyendo el curso de CRM señalado en las Secciones 121.404 y 121.406.

El entrenamiento en tierra inicial para tripulantes auxiliares debe incluir un chequeo de competencia para determinar la capacidad de la persona en la ejecución de sus deberes y responsabilidades. Ese chequeo debe ser conducido por un inspector de la DGAC o un tripulante EDE debidamente acreditado. En el caso de un tripulante auxiliar recién contratado y sin experiencia anterior en dicha función, la conducción del chequeo es privativa de un Inspector de la DGAC.

121.422 Despachador de aeronaves: Instrucción inicial y de transición en tierra

(a) La Instrucción inicial y de transición en tierra para los despachadores de aeronaves debe incluir instrucción en por lo menos los temas especificados en el Apéndice A de la Parte 65, incluyendo el curso de CRM señalado en las Secciones 121.404 y 121.406.

(b) La instrucción inicial y de transición en tierra para los despachadores de aeronave debe incluir un chequeo de competencia, dado por un instructor de tierra o supervisor apropiado, en el que demuestren conocimiento y capacidad con los temas correspondientes al párrafo (a) de esta Sección.

121.424 Pilotos: Instrucción Inicial, de transición y de promoción en vuelo

(a) La instrucción inicial, transición y de promoción de vuelo para pilotos, debe incluir entrenamiento de vuelo y prácticas de las maniobras y procedimientos según el certificado del poseedor y el programa de entrenamiento de vuelo en cortes de viento a baja altura ("windshear") según el Apéndice E de esta Parte, como corresponda.

(b) Las maniobras y los procedimientos indicados en el párrafo (a) de esta Sección deben ser ejecutados en vuelo, excepto:

(1) Que las maniobras de corte de viento ("windshear") y los procedimientos de emergencia deban realizarse en un simulador en el cual dichas maniobras y procedimientos están específicamente autorizados a realizarse; y

(2) Otras maniobras y procedimientos que deban ser realizadas en un simulador de avión, dispositivo de entrenamiento apropiado, o un avión estático como sea indicado, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice E de esta Parte.

(c) Excepto lo permitido en el párrafo (d) de esta Sección, el entrenamiento inicial de vuelo requerido por el párrafo (a) de esta Sección, debe incluir por lo menos las siguientes horas programadas de entrenamiento en vuelo y prácticas, a menos que sean reducidas según indique la Sección 121.405:

(1) Grupo I. Aviones:

(i) Motores recíprocos a pistón
Piloto al mando, diez (10) horas de vuelo;
Copiloto, seis (6) horas de vuelo; y

(ii) Turbo-hélices.
Piloto al mando, quince (15) horas de vuelo;
Copiloto, siete (7) horas de vuelo.

(2) Grupo II. Aviones jet.

Piloto al mando, dieciséis (16) horas; copiloto, dieciséis (16) horas.

(d) Si el programa de instrucción aprobado al explotador certificado incluye un curso de entrenamiento utilizando un simulador de avión, bajo el párrafo 121.409 (c) y (d) de esta Parte, cada piloto debe aprobar exitosamente:

(1) Con respecto al párrafo 121.409 (c) de esta Parte:

(i) Capacitación práctica en simulador con por lo menos todas las maniobras y los procedimientos puestos en el Apéndice E de esta Parte, realizadas en un simulador de avión para el entrenamiento de vuelo inicial y que son capaces de realizarse sin un sistema visual; y

(ii) Un vuelo de chequeo en el simulador o el avión para comprobar el nivel de proficiencia de un piloto al mando o copiloto, como corresponda, en donde se demuestre eficiencia en las maniobras y los procedimientos considerados en el Apéndice F de esta Parte, capaces de ser realizados en un simulador de avión.

(2) Respecto a lo establecido en el párrafo 121.409(d) (entrenamiento para cizalladura de viento), entrenamiento y práctica en por lo menos las maniobras y procedimientos listados en el programa aprobado para el explotador certificado y que puedan ser realizados en un simulador que haya sido específicamente aprobado para la ejecución de tales maniobras y procedimientos.

121.425 Ingenieros de vuelo: Instrucción inicial y de transición en vuelo

(a) La instrucción inicial y de transición en vuelo para los ingenieros de vuelo deben incluir por lo menos los siguientes aspectos:

(1) Entrenamiento y práctica en procedimientos relacionados con la ejecución de las funciones y deberes del ingeniero de vuelo. Esos entrenamientos y prácticas pueden ser realizados tanto en avión como en simulador de vuelo o en dispositivo de entrenamiento.

(2) Un chequeo de vuelo que incluya:

(i) Inspección prevuelo;

(ii) El desempeño de los deberes asignados al ingeniero de vuelo realizado desde la posición de ingeniero de vuelo durante el rodaje, corrida de motores, despegue, ascenso, crucero, descenso aproximación, aterrizaje y parada de avión en rampa;

(iii) La ejecución de las otras funciones, tales como preparación y manejo del combustible, registros del consumo de combustible, operación normal y de emergencia o alternos de todos los sistemas de vuelo del avión realizados en un simulador de vuelo del avión, o en un dispositivo de entrenamiento que permita simular las emergencias.

Los ingenieros de vuelo que posean un certificado de piloto comercial con una categoría de instrumentos vigente o los pilotos ya calificados como copilotos y que alternan como ingeniero de vuelo, pueden completar el vuelo de chequeo en un simulador del avión aprobado.

(b) El entrenamiento de vuelo inicial requerido por el párrafo (a) de esta Sección debe incluir por lo menos el mismo número de horas de entrenamiento de vuelo y prácticas programadas como se especifican para un copiloto según el párrafo 121.424 (c), a menos que sea reducido conforme a la Sección 121.405.

(c) Si el programa de entrenamiento aprobado para el explotador certificado incluye un curso de entrenamiento utilizando un simulador de vuelo u otro dispositivo de entrenamiento de acuerdo con el subpárrafo 121.409(c)(2), cada ingeniero de vuelo debe completar satisfactoriamente en el simulador o en el dispositivo de entrenamiento:

(1) Capacitación y práctica en por lo menos todos los deberes asignados, procedimientos y funciones requeridos por el párrafo (a) de esta Sección; y

(2) Un chequeo de vuelo de proficiencia de ingeniero de vuelo en donde demuestre que puede realizar los deberes asignados, los procedimientos y funciones de ingeniero de vuelo.

121.426 RESERVADO

121.427 Entrenamiento de refresco

(a) El entrenamiento de refresco debe asegurar que cada despachador o miembro de tripulación se entrene adecuadamente y se mantenga vigente y que su competencia esté al nivel que corresponda a la operación segura al tipo de avión (incluyendo entrenamiento de diferencias, si es aplicable) y la posición que corresponda al tripulante.

(b) La instrucción de refresco de tierra para tripulantes aéreos y despachadores debe incluir por lo menos lo siguiente:

(1) Una evaluación para determinar el estado del conocimiento de los tripulantes aéreos o despachador, con respecto al avión y a la posición asignada;

(2) La instrucción necesaria en los temas requeridos en la instrucción inicial de acuerdo al párrafo 121.415 (a), como corresponda, incluyendo el entrenamiento de emergencias (no requerido para despachador de aeronaves);

(3) Para despachadores y tripulantes auxiliares, un chequeo de competencia como corresponda, según la Sección 121.421 y el párrafo 121.422 (b), respectivamente;

(4) Entrenamiento CRM de refresco.- Para los tripulantes técnicos este entrenamiento puede ser completado durante un entrenamiento aprobado de vuelo operacional de línea en simulador (LOFT). El entrenamiento de CRM de refresco no se aplica hasta que el personal haya completado su entrenamiento CRM inicial contemplado en la Sección 121.419, 121.421 ó 121.422.

(c) El entrenamiento de refresco en tierra para tripulantes aéreos y despachadores debe constar de por lo menos las horas programadas siguientes, a menos que sean reducidas de acuerdo a la Sección 121.405:

(1) Para pilotos e ingenieros de vuelo:

(i) Grupo I, aviones de motores recíprocos, dieciséis (16) horas;

(ii) Grupo I, turbo-hélice, veinte (20) horas; y

(iii) Grupo II, aviones jet, veinticinco (25) horas.

(2) Navegantes de vuelo: RESERVADO

(3) Para tripulantes auxiliares:

(i) Grupo I, aviones de motores recíprocos, ocho (8) horas;

(ii) Grupo I, aviones turbo-hélice, diez (10) horas; y

(iii) Grupo II, aviones jet, dieciséis (16) horas.

(4) Para despachador de aeronaves:

(i) Grupo I, aviones de motores recíprocos, seis (6) horas;

(ii) Grupo I, aviones turbo-hélice, ocho (8) horas; y

(iii) Grupo II, aviones Jet, dieciséis (16) horas.

(d) El entrenamiento de vuelo de refresco para los tripulantes aéreos debe incluir por lo menos lo siguiente:

(1) Para pilotos, el entrenamiento de vuelo en un simulador aprobado para maniobras y procedimientos especificados en el programa de entrenamiento sobre corte de viento a baja altura ("windshear") del operador certificado, y entrenamiento en maniobras y procedimientos de vuelo especificados en el Apéndice F de esta Parte, o en un programa de entrenamiento aprobado por la DGAC, excepto que el número de horas de vuelo programadas no se ha especificado.

(2) Para los ingenieros de vuelo, el entrenamiento de vuelo conforme a lo indicado en el párrafo 121.425 (a), excepto que:

(i) Un número especificado de horas de vuelo no es requerido; y

(ii) El chequeo de vuelo, a excepción de la inspección pre-vuelo, puede conducirse en un simulador de avión u otro dispositivo de entrenamiento.

La inspección de pre-vuelo puede conducirse en un avión, o mediante el uso de medios gráficos aprobados que en forma real retraten la ubicación y detalle de los elementos materia de la inspección en el pre-vuelo y permita la representación de condiciones anormales.

La terminación satisfactoria de un programa de simulador aprobado para entrenamiento orientado a línea (LOFT) puede sustituir al chequeo de vuelo.

(3) RESERVADO (Navegantes)

121.429 Entrenamiento de recalificación

Los tripulantes aéreos cuyas licencias y/o habilitaciones han perdido vigencia por inactividad de vuelos durante doce (12) meses o más o por no haber efectuado el curso de refresco (Sección 121.427) o el chequeo de proficiencia (Sección 121.441), deberán someterse a un entrenamiento de recalificación, el mismo que consta de lo siguiente:

(a) Un curso inicial en tierra y en vuelo, tal como está especificado en las Secciones 121.419 al 121.422, y el 121.424 al 121.426.

(b) Para el caso de la recalificación, el curso inicial en tierra podrá tener una reducción del 50% en el tiempo de duración normalmente requerido y el entrenamiento en vuelo deberá tener la duración que el instructor designado considere necesario.

(c) Al final del reentrenamiento, el tripulante en cuestión deberá someterse al chequeo oral y práctico de vuelo respectivo por parte de un Inspector de la DGAC.

(d) El explotador designará la cantidad de horas de vuelo que el tripulante requerirá como experiencia operativa.

(e) En caso que el vencimiento de los requerimientos señalados sea mayor a los veinticuatro (24) meses, el tripulante aéreo deberá realizar el curso inicial en tierra y en vuelo en toda su extensión y duración.

121.430 Drogas prohibidas

(Reservado)

SUBPARTE O: CALIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN

121.431 Aplicabilidad

(a) Esta Subparte:

(1) Prescribe las calificaciones que deben tener los tripulantes aéreos de todos los poseedores de un certificado de explotador aéreo. Estas calificaciones también se aplican para aquellos que conduzcan operaciones "commuter" bajo Parte 135, para los cuales dos (2) pilotos son requeridos por el certificado tipo de la aeronave. La DGAC puede requerir a cualquier otro tripulante certificado que opere bajo Parte 135 para que cumpla con el entrenamiento y la calificación requerida por esta Subparte en vez de las Subpartes E, G y H de la Parte 135.

(2) Permite al personal de los centros de entrenamiento autorizados bajo Parte 142 que cumplen con los requerimientos del 121.411 al 121.414, a suministrar entrenamiento, exámenes y chequeos bajo contrato u otro arreglo, al personal aeronáutico de un explotador certificado sujeto a los requerimientos de esta Subparte.

(b) Para objeto de esta sección, se aplican los términos y clasificación de los aviones y las definiciones indicadas en la Sección 121.400.

(c) Reservado

121.432 Generalidades

(a) Excepto en el caso de experiencia operativa, de acuerdo a la Sección 121.434, un piloto que sirve como copiloto en una operación que requiera tres o más pilotos, deberá estar totalmente capacitado para actuar como piloto al mando de esa operación.

(b) Ningún explotador certificado puede conducir un chequeo o cualquier entrenamiento en operaciones según esta

Sección, a excepción del entrenamiento y chequeos siguientes:

(1) Chequeos en ruta para pilotos ("line check").

(2) Chequeo de ingeniero de vuelo (excepto para procedimientos de emergencia), si la persona chequeada está calificada y vigente en concordancia con la Sección 121.453

(3) Entrenamiento y chequeo de aptitud para tripulantes auxiliares.

(4) A excepción de los pilotos e ingeniero de vuelo, la persona que está siendo entrenada o chequeada en vuelo no puede ser usada como parte de la tripulación titular del vuelo.

(5) Las evaluaciones (chequeos) para certificaciones y/o aprobaciones, son realizadas por Inspectores de la DGAC. Las maniobras y procedimientos de emergencia simulados por instrucción se hacen solamente en simulador aprobado por la DGAC y, en los casos autorizados específicamente, se realizarán en un avión sin pasajeros.

(6) Todo explotador certificado debe mantener vigente un cuadro de control de vencimientos de entrenamiento y de certificado médico, el mismo que deberá ser colocado en lugar visible para el fácil acceso del personal aeronáutico.

(c) Para el propósito de esta Sección, la clasificación de aviones por grupos indicados en la Sección 121.400 es aplicable.

(d) Para el propósito de esta sección, los términos y las definiciones en la Sección 121.400 se aplican.

121.433 Entrenamiento requerido

(a) El explotador certificado es el responsable de dar el entrenamiento en simulador, asumiendo el costo del mismo, el mismo que permitirá la estandarización de los procedimientos de operación.

(b) **Entrenamiento inicial.** Ningún explotador certificado puede usar una persona ni puede cualquier persona servir como tripulante aéreo en un avión, a menos que haya completado satisfactoriamente el programa de instrucción aprobado de acuerdo a la Subparte N de esta Sección para dicho explotador certificado, incluyendo la instrucción inicial en tierra y de vuelo para cada tipo de avión y para cada posición particular de tripulante aéreo, exceptuando lo que se indica a continuación:

(1) Tripulantes aéreos que estén calificados y hayan servido como tripulantes aéreos en otro tipo de avión del mismo grupo de aviones para un mismo explotador certificado, pueden volar en la misma ubicación de tripulante aéreo, luego de seguir un curso de transición, de acuerdo a lo que se indica en la Sección 121.415.

(2) Tripulantes aéreos, que estén calificados y hayan servido como copiloto o como ingeniero de vuelo en un tipo particular de avión para un mismo explotador certificado, podrán volar como piloto a la terminación de su instrucción de promoción, en ese tipo de avión de acuerdo a la Sección 121.415.

(3) La culminación satisfactoria de los entrenamientos previstos en esta sección debe ser comprobada por medio de exámenes aprobados conducidos por un inspector de la DGAC o por un examinador habilitado.

(c) **Entrenamiento de diferencias.** Ningún explotador certificado puede emplear a una persona y ninguna persona puede operar como miembro de la tripulación requerida en un tipo de avión para el cual el programa de entrenamiento aprobado para el explotador aéreo prevea entrenamiento de diferencias, a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente el entrenamiento de diferencias establecido conforme a la Sección 121.415 y aprobado en examen conducido por la DGAC o por un examinador designado.

(d) **Entrenamiento de refresco.** Ningún explotador certificado puede emplear una persona, ni cualquier persona puede servir como tripulante en un avión, a menos que en los doce (12) meses calendario precedentes:

(1) Las tripulaciones técnicas hayan completado satisfactoriamente el entrenamiento de refresco en tierra y de vuelo para ese tipo de avión y en la posición que les corresponda como tripulante, y un chequeo de vuelo dirigido por el instructor de Cia.

(2) Los despachadores y tripulantes auxiliares hayan completado satisfactoriamente el entrenamiento de refresco en tierra y un chequeo de aptitud;

(3) Los pilotos al mando deben haber completado satisfactoriamente dentro de los seis (6) meses calendario precedentes al entrenamiento de refresco, un chequeo de proficiencia establecido en la Sección 121.441.

(e) Para cada tipo de avión en que un piloto sirva como piloto al mando, se debe completar satisfactoriamente, dentro de los doce (12) meses calendario precedentes, ya sea un entrenamiento en vuelo de refresco o un chequeo de proficiencia.

En el caso de que no hubiera un simulador o dispositivo de entrenamiento aprobado por la DGAC, se hará un vuelo local de refresco de procedimientos y emergencias con un instructor calificado.

(f) Un chequeo de proficiencia no podrá sustituir el entrenamiento de maniobras y procedimientos del programa aprobado de entrenamiento de vuelo del explotador certificado; ni el programa de maniobras de corte de viento a baja altura ("windshear") cuando este programa está incluido en un curso de capacitación de refresco de vuelo, como lo indicado en el párrafo 121.409 (d) de estas regulaciones.

121.433.a Requerimientos de capacitación: Manipulación y transporte de artículos peligrosos y materiales magnetizados

(a) Ningún explotador certificado puede emplear a una persona y ninguna persona puede desempeñar ninguna tarea relativa al transporte y manipulación de mercancías peligrosas, magnéticas y radioactivas, a menos que esa persona, dentro de los doce (12) meses calendario precedentes, haya completado satisfactoriamente un programa de entrenamiento, establecido y aprobado según esta Parte, el cual debe incluir instrucciones relativas a embalajes apropiados, marcas, rótulos y documentación de artículos peligrosos y materiales magnéticos o radioactivos, así como las características apropiadas de compatibilidad entre tales materiales, carga, almacenaje y manipuleo de los mismos.

Una persona que complete tal entrenamiento en el mes anterior o posterior al mes establecido para el término del mismo, será considerada como completado en el mes previsto.

(b) Cada explotador certificado mantendrá un registro de la terminación satisfactoria del entrenamiento inicial y de refresco dado a tripulantes aéreos y personal de tierra quienes desempeñan responsabilidades y deberes asignados para la manipulación y transporte de artículos peligrosos y materiales magnetizados.

(c) Un explotador certificado que opere en un país extranjero donde la carga y el desembarque de aeronaves debe ser desempeñado por el personal del país extranjero, puede emplear personal que no cumpla con los requerimientos de los párrafos (a) y (b) de esta Sección, si ellos son supervisados por personas capacitadas según los párrafos (a) y (b) de esta Sección para supervisar la carga, descarga y manipulación de materiales peligrosos.

121.434 Experiencia operativa

(a) Ningún explotador certificado bajo esta Parte puede emplear a una persona y ninguna persona puede operar como miembro de la tripulación requerida en un tipo de avión, a menos que esa persona haya completado, en el tipo específico de avión y en la función específica a bordo, la experiencia operativa en ruta requerida en esta sección, con excepción de lo siguiente:

(1) Pilotos que estén en proceso de obtención de experiencia en ruta para la función de piloto al mando pueden operar como copiloto.

(2) No es necesario adquirir experiencia operativa para variaciones y/o discrepancias dentro del mismo tipo de avión, siempre y cuando se cumpla con el entrenamiento de diferencias en tierra y de vuelo establecidas en el párrafo 121.433(d) y en la Sección 121.415.

(b) Para adquirir la experiencia operativa, los tripulantes aéreos deberán cumplir lo siguiente:

(1) En caso de miembro de la tripulación de vuelo, debe poseer las licencias apropiadas y las calificaciones para la función a ser ejercida y para el tipo de avión. No obstante, un piloto que esté adquiriendo experiencia operativa para piloto al mando en las condiciones previstas en el subpárrafo (a)(1) de esta Sección, debe poseer las licencias y

habilitaciones requeridas para piloto al mando del tipo de avión

(2) La experiencia debe adquirirse después de la terminada satisfactoriamente la instrucción apropiada en tierra y de vuelo para el tipo de avión y en la posición determinada.

(3) La experiencia en ruta debe ser obtenida en vuelo durante operaciones según esta Parte. No obstante, en el caso de un avión no utilizado previamente por el explotador aéreo en operaciones según esta Parte, la experiencia operativa durante vuelos de entrenamiento y de traslado puede ser acreditada para atender este requisito.

(c) Los pilotos deben adquirir experiencia operativa como se indica a continuación:

(1) Un piloto al mando debe:

(i) Desempeñar los deberes como piloto al mando bajo la supervisión de un piloto de chequeo de ruta o piloto instructor de la empresa;

(ii) Adicionalmente, si un piloto al mando calificado está completando una instrucción inicial o de promoción especificada en la Sección 121.424, debe ser observado en el desempeño de sus funciones por un Inspector DGAC durante por lo menos un segmento de vuelo, el mismo que debe incluir despegue y aterrizaje.

Durante el tiempo que un piloto idóneo en el comando adquiere la experiencia operativa indicada en los numerales (i) y (ii) del subpárrafo (c)(1) de esta Sección, un piloto de chequeo o instructor, quien también sirva como piloto al mando, debe ocupar alguno de los asientos de piloto.

Sin embargo, en el caso de un piloto al mando en transición, el piloto de chequeo que está como piloto al mando puede ocupar el asiento de observador, si el piloto en transición ha hecho por lo menos dos despegues y aterrizajes en el tipo de avión usado, y ha demostrado satisfactoriamente al piloto chequeador que está calificado para desempeñar los deberes de piloto al mando en el tipo de avión correspondiente.

(2) Un copiloto debe desempeñar sus deberes bajo la supervisión de un piloto chequeador o instructor y cumplir el desempeño de esos deberes en la cabina de mando.

(3) Las horas de experiencia operativa que deben alcanzar los pilotos son como se indica a continuación:

(i) Entrenamiento inicial, quince (15) horas de vuelo en aviones Grupo I de motores recíprocos a pistón, veinte (20) horas en el Grupo I aviones turbo-hélice, y veinticinco (25) horas en aviones Grupo II turbojet; la experiencia operativa en ambos grupos de aviones debe incluir por lo menos cuatro (4) ciclos operacionales (despegue, crucero y aterrizaje); como mínimo dos de ellos como piloto volando el avión.

(ii) Para entrenamiento de transición, excepto lo indicado en el numeral (iii) párrafo (c)(3) de esta Sección, diez (10) horas en el Grupo I aviones de motores recíprocos; doce (12) horas en el Grupo I aviones turbo-hélices; veinticinco (25) horas para pilotos al mando en el Grupo II de aviones turbojet y quince (15) horas para copiloto en este último grupo. Experiencia operativa en ambos grupos de aviones debe incluir por lo menos cuatro (4) ciclos operacionales (despegue, crucero y aterrizaje); dos de ellos como piloto volando el avión, como mínimo; y

(iii) En el caso de entrenamiento de transición donde el programa de entrenamiento aprobado del explotador certificado incluya curso de entrenamiento en simulador de avión según el párrafo 121.409 (c), cada piloto al mando debe cumplir con los requerimientos prescritos en el numeral (i) subpárrafo (c)(3) de esta Sección para entrenamiento inicial.

(d) Un ingeniero de vuelo debe desempeñar los deberes de ingeniero de vuelo bajo la supervisión de un ingeniero chequeador o un instructor de vuelo calificado, en por lo menos el siguiente número de horas:

(1) Grupo I, aviones de motores recíprocos, ocho (8) horas.

(2) Grupo I, aviones turbo-hélices energizados, diez (10) horas.

(3) Grupo II, aviones turbojet, doce (12) horas.

(e) Un tripulante auxiliar debe realizar las funciones asignadas a su posición de cabina, fundamentalmente con todo lo relacionado con la seguridad del vuelo, durante por lo menos cinco (5) horas de vuelo y cinco (5) ciclos operacio-

nales (despegues, crucero y aterrizajes), bajo la observación de un Examinador Designado del Explotador (EDE) calificado, quien personalmente evaluará y calificará la realización de estos deberes.

Sin embargo, no es requerida experiencia operativa para un tripulante auxiliar que haya adquirido anteriormente tal experiencia en cualquier avión grande de pasajeros del mismo grupo, si la explotador certificado muestra que el tripulante auxiliar ha recibido instrucción de tierra suficiente para el avión en que el tripulante auxiliar va a volar. El tripulante auxiliar que está recibiendo experiencia operativa no puede ser asignado como miembro de la tripulación titular.

Los tripulantes auxiliares que hayan completado satisfactoriamente el tiempo de instrucción en un programa de entrenamiento aprobado por la DGAC conducido en un dispositivo de entrenamiento de cabina de avión del tipo en el que van a servir, podrán sustituir este tiempo por el 50% por ciento de las horas requeridas en el avión.

(f) Las horas de experiencia operativa para el vuelo de tripulantes aéreos pueden reducirse a 50 % de las horas requeridas por esta Sección, por la sustitución de un despegue y aterrizaje adicional por cada hora de vuelo; esto, luego de un análisis detallado de procedimientos y técnicas.

A pesar de las reducciones en horas programadas permitidas según la Sección 121.405 y la Sección 121.409 de la Subparte L de esta Sección, las horas de experiencia operativa para el vuelo de tripulantes aéreos no están sujetos a la reducción a excepción de lo indicado en los párrafos (e) y (f) de esta Sección.

121.435 Operaciones de helicóptero: transportadores aéreos especiales y operador comercial

Ningún transportador aéreo especial u operador comercial puede usar tripulantes, ni ningún tripulante podrá desempeñar actividades según su licencia de tripulante en operaciones de helicóptero, a menos que los mismos cumplan los requerimientos de la Parte 135 de estas regulaciones.

121.437 Calificación de pilotos: Licencias requeridas

(a) Ningún piloto puede actuar como piloto al mando de una aeronave (o como copiloto de una aeronave en una operación internacional o no regular que requiera tres (3) o más pilotos), a menos que tenga una licencia de piloto de transporte de línea aérea y una calificación para esa aeronave.

(b) Cada piloto que actúe como piloto en otra posición de la especificada en el párrafo (a) de esta Sección debe tener por lo menos una licencia de piloto comercial y calificación instrumental.

(c) Ningún piloto puede actuar en operaciones bajo esta Parte sin haber recibido los respectivos entrenamientos y chequeos de proficiencia señalados en la Subparte de instrucción y en esta Subparte.

121.438 Limitaciones de operación de los pilotos

(a) Si el copiloto tiene menos de cien (100) horas de tiempo de vuelo como tal en operaciones bajo esta Parte en el tipo de avión que está siendo volado, y el piloto al mando no es un piloto chequeador calificado, el piloto al mando debe hacer todos los aterrizajes y despegues en:

(i) Aeropuertos especiales designados por la DGAC o designados por el explotador certificado;

(ii) En pistas contaminadas, o con los mínimos de tiempo por debajo de los $\frac{3}{4}$ de visibilidad; o con vientos cruzados en exceso de quince (15) nudos; o cuando se reporte la presencia de viento cortante ("windshear"); o en cualquier situación que el piloto al mando considere que es prudente asumir el control de los mandos.

(b) Ningún piloto al mando, copiloto o ingeniero de vuelo puede estar asignado a operar en más de dos (2) tipos de aeronaves. Cuando operen en dos tipos de aeronaves, deberán rendir sus chequeos de proficiencia y su curso de refresco periódicos en cada una de estas aeronaves por separado. Los temas generales y comunes del curso de refresco en tierra no requerirán ser repetidos para cada caso.

121.439 Requisitos de piloto: Experiencia reciente

(a) Ningún explotador certificado puede emplear una persona ni puede ninguna persona servir como piloto en vuelo, a menos que dentro de los noventa (90) días precedentes haya realizado por lo menos tres (3) despegues y aterrizajes en el tipo de avión en que esa persona va a operar. Los despegues y aterrizajes requeridos por este párrafo pueden realizarse en un simulador visual aprobado según la Sección 121.407 y que incluya maniobras de aterrizaje y despegue.

Además, cualquier persona que no realice los tres (3) aterrizajes y despegues dentro de noventa (90) días consecutivos debe restablecer vigencia de acuerdo a lo establecido en el párrafo (b) de esta Sección.

(b) Adicionalmente al cumplimiento de la instrucción de refresco y aprobar los requisitos de esta Sección, un piloto que no haya cumplido los requerimientos del párrafo (a) de esta Sección debe restablecer vigencia de acuerdo como se indica a continuación:

(1) Bajo la supervisión de un tripulante aéreo de chequeo, debe hacer por lo menos tres (3) despegues y aterrizajes en el tipo de avión en donde esa persona está calificada a operar o en un simulador avanzado o simulador visual.

Cuando se emplea un simulador visual, los requisitos del párrafo (c) de esta Sección deben cumplirse.

(2) Los despegues y aterrizajes requeridos en el párrafo (b) (1) de esta Sección deben incluir:

(i) Por lo menos un despegue con falla del motor en la condición más crítica;

(ii) Por lo menos un aterrizaje de aproximación ILS a los mínimos más bajos autorizados al explotador certificado; y

(iii) Por lo menos un aterrizaje completo.

(c) Un piloto que ejecuta la maniobra indicada en el párrafo (b) de esta Sección en un simulador visual, debe:

(1) Haber registrado anteriormente cien (100) horas de vuelo en el mismo tipo de avión en el que va a volar;

(2) Ser chequeado en los dos primeros aterrizajes por un tripulante aéreo aprobado como piloto instructor quien actúa como piloto al mando y ocupa el asiento derecho de piloto.

Los aterrizajes deben hacerse en mínimos de tiempo, no menos de los contenidos en las especificaciones de operaciones del explotador certificado para operaciones Categoría I, y deben hacerse dentro de los cuarenticinco (45) días siguientes a la terminación del entrenamiento en simulador.

(d) Cuando se use un simulador para realizar cualquiera de los requerimientos del párrafo (a) o (b) de esta Sección, cada posición de vuelo de tripulante aéreo la debe ocupar personal calificado adecuadamente capacitado y el simulador debe estar aprobado con la capacidad debida.

(e) El tripulante aéreo que chequea y observa los despegues y los aterrizajes prescritos en el subpárrafo (b) (1) y el párrafo (c) de esta Sección certificará que la persona observada es experta y calificada para desempeñar las funciones de vuelo en operaciones según esta sección y puede solicitarle cualquier maniobra adicional que determine sea necesaria para actualizar esta certificación.

121.440 Chequeos de línea (chequeo en ruta)

(a) Ningún explotador certificado puede emplear a persona alguna, ni puede cualquier persona operar como tripulante técnico en un avión, a menos que dentro de los doce (12) meses calendarios precedentes esa persona haya aprobado un chequeo en ruta y desempeñe satisfactoriamente los deberes y responsabilidades de un piloto al mando, copiloto o ingeniero de vuelo en el tipo de avión que va a volar.

(b) El chequeo de línea a un piloto al mando, copiloto o ingeniero de vuelo debe:

(i) Ser efectuado por un Inspector DGAC o por un piloto EDE de Cía., capacitado y vigente en el avión y la ruta; y

(ii) Debe consistir en un vuelo tipo en ruta nacional o internacional, en el cual el tripulante técnico haga y explique todas las circunstancias que se puedan presentar y cómo resolverlas. En caso que dicho chequeo sea dirigido por un piloto EDE, el explotador certificado deberá informar a la DGAC del resultado del mismo. La DGAC puede

ordenar en cualquier momento la verificación de lo informado.

(c) El chequeo de línea para piloto al mando, copiloto o ingeniero de vuelo de transporte aéreo no regular y de operadores comerciales debe:

(i) Ser efectuado por un Inspector DGAC o por un piloto EDE de Cía., capacitado y vigente en el avión; y

(ii) Debe constar de un vuelo en una de las más importantes rutas o aerovías, desde el punto de vista operacional, para el explotador certificado y el piloto chequeado. Este chequeo se hace bajo la misma condición descrita en el subpárrafo 121.440(b)(2).

121.441 Chequeos de proficiencia

(a) Ningún explotador certificado puede emplear cualquier persona ni puede cualquier persona servir como un piloto tripulante aéreo de vuelo, a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente un chequeo de proficiencia o un curso aprobado de entrenamiento en simulador según la Sección 121.409, como se indica a continuación:

(1) Para piloto al mando, un chequeo de proficiencia dentro de los doce (12) meses calendario precedentes y en adición, dentro de los seis (6) meses calendarios precedentes un entrenamiento de refresco en simulador de vuelo.

(2) Para copiloto, un chequeo de proficiencia dentro de los veinticuatro (24) meses calendario precedentes y en adición, dentro de los doce (12) meses calendario precedentes un entrenamiento de refresco en simulador de vuelo.

(b) Excepto lo previsto en los párrafos (c) y (d) de esta Sección, un chequeo de proficiencia debe cumplir los requisitos siguientes:

(1) Debe incluir por lo menos los procedimientos y maniobras especificadas en el Apéndice F de esta Parte.

(2) Debe ser dado por la DGAC o por un chequeador de vuelo designado por ésta.

(c) Un simulador aprobado podrá usarse en la conducción de un chequeo de proficiencia de acuerdo a lo indicado en el Apéndice F de esta Parte.

(d) Una persona a cargo del chequeo de proficiencia puede, según su criterio, conceder una concesión a cualquiera de las maniobras o procedimientos con respecto a las cuales se señala una autorización de concesión específica en el Apéndice F de la presente Parte si:

(1) La DGAC no exige de manera específica que se realice la maniobra o procedimiento en particular;

(2) Al momento del chequeo, el piloto que está siendo chequeado labora para un titular de AOC en calidad de piloto; y

(3) El piloto objeto del chequeo posee la calificación vigente para operaciones bajo la presente Parte en el tipo de avión y posición en particular; o si en un plazo no mayor a los seis (6) meses calendarios previos, ha completado en forma satisfactoria un programa de entrenamiento aprobado correspondiente al tipo de avión en particular.

(e) Si el piloto chequeado falla en cualquiera de las maniobras requeridas, el Inspector DGAC que realiza el chequeo de proficiencia no puede dar indicaciones mínimas adicionales al piloto durante el proceso de chequeo y puede pedir la repetición de dicha maniobra.

Además, el Inspector DGAC puede pedir la repetición de cualquier maniobra que estime necesario. Si el piloto chequeado es incapaz de demostrar capacidad en la maniobra repetida durante el chequeo, no calificará y no podrá obtener la licencia respectiva hasta aprobar una nueva evaluación.

No obstante, el chequeo de proficiencia completo puede ser realizado en un simulador visual aprobado, siempre y cuando el piloto chequeado complete en ruta u otro chequeo conducido por un Inspector DGAC o EDE. Si un chequeo de proficiencia de piloto es conducido conforme a este párrafo, los siguientes chequeos de proficiencia deberán ser conducidos de la misma forma, o en concordancia con el Apéndice F de esta Parte, o sustituido por el curso de capacitación que usa simulador de vuelo, de acuerdo a la Sección 121.409.

121.443 Requisito de piloto al mando: Ruta y aeropuertos

(a) Ningún explotador certificado debe emplear a una persona y ninguna persona puede servir como piloto al mando de una avión en una ruta o tramo de ruta respecto a la cual dicho piloto no esté capacitado ni haya cumplido con lo prescrito en el párrafo (b) y (c) de la presente sección.

(b) Cada piloto al mando demostrará al explotador certificado un conocimiento adecuado de:

(i) El terreno y las altitudes mínimas de seguridad (MSA);
 (ii) Las condiciones meteorológicas estacionales;
 (iii) Los procedimientos, instalaciones y servicios de meteorología, de comunicaciones y de tránsito aéreo;
 (iv) Los procedimientos de búsqueda y salvamento; y
 (v) Las instalaciones de navegación y los procedimientos comprendidos, como los de navegación a larga distancia, apropiadas a la ruta en que se haya de realizar el vuelo.

(vi) Los procedimientos aplicables a las trayectorias de vuelo sobre zonas densamente pobladas y zonas de gran densidad de tránsito, obstáculos, topografía, iluminación, ayudas para la aproximación y procedimientos de llegada, salida, espera y aproximación por instrumentos, así como de los mínimos de utilización aplicables.

(c) El piloto al mando deberá hacer una aproximación real a cada aeródromo de aterrizaje en la ruta, acompañado de un piloto que esté capacitado para el aeródromo, como miembro de la tripulación de vuelo o como observador en la cabina de mando, a menos que:

(i) La aproximación al aeródromo no se haga sobre un terreno difícil y los procedimientos de aproximación por instrumentos y las ayudas de que disponga sean similares a los procedimientos y ayudas con que el piloto esté familiarizado, y se añada a los mínimos de utilización normales los márgenes señalados en la Sección 121.438 o se tenga certidumbre razonable de que puede hacerse la aproximación y el aterrizaje en condiciones meteorológicas de vuelo visual; o

(ii) El explotador capacite al piloto al mando para aterrizar en el aeródromo en cuestión por medio de una presentación gráfica adecuada; o

(iii) El aeródromo en cuestión esté adyacente a otro aeródromo para el cual el piloto al mando esté normalmente capacitado para aterrizar.

(d) El explotador llevará un registro suficiente para satisfacer a la DGAC sobre la capacitación del piloto y de la forma en que ésta se haya conseguido.

(e) El explotador no puede continuar utilizando a un piloto al mando en una ruta, a menos que en los doce (12) meses precedentes dicho piloto haya operado por lo menos una vez entre los puntos terminales de dicha ruta como piloto miembro de la tripulación técnica, como piloto EDE, o como observador en la cabina de mando. En caso de que hayan transcurrido más de doce (12) meses sin que el piloto haya hecho dicha ruta u otra ruta muy próxima y sobre terreno similar, antes de actuar de nuevo como piloto al mando en esa ruta dicho piloto debe demostrar nueva capacitación, tal como lo señalan los párrafos (b) y (c) de esta Sección.

(f) El explotador certificado debe establecer un sistema de difusión al piloto al mando y al personal apropiado de operaciones de vuelo, de la información requerida por el párrafo (b), incluidos los NOTAMS y otras informaciones de tráfico, en todos y cada uno de los vuelos. Este sistema debe ser aceptable para la DGAC y debe proveer además un aceptable medio para mostrar cumplimiento con la Sección 121.445.

121.445 Piloto al mando: Calificación de aeropuerto Aeropuertos y áreas especiales.

(a) La DGAC puede determinar que ciertos aeropuertos (debido a condiciones tales como terreno circundante, obstrucciones o procedimientos complejos de salida o aproximación) son aeropuertos especiales que requieren calificación especial en el aeropuerto específico y las rutas o áreas o ambos, requiriendo un tipo especial de navegación para aproximación y/o salida.

(c) Excepto como se indica en el párrafo (c) de esta Sección, ningún explotador certificado podrá emplear una persona, ni podrá cualquier persona servir como piloto al

mando para volar hacia/desde un aeropuerto determinado para el cual se requieren calificaciones especiales en el aeropuerto, a menos que, dentro de los doce (12) meses calendario precedentes:

(1) El piloto al mando o el copiloto haya hecho una entrada a ese aeropuerto (incluyendo un despegue y aterrizaje); o

(2) El piloto al mando califique usando gráficos y ayudas visuales que le permitan identificar detalles del aeropuerto.

(c) Ningún explotador certificado puede emplear una persona, ni puede cualquier persona operar como piloto al mando entre puntos de una ruta o área que requiera un tipo especial de navegación, a menos que dentro de los doce (12) meses calendario precedentes haya demostrado a la DGAC calificación y operatividad en volar rutas visuales especiales, familiaridad de aproximaciones especiales y específicas para cada aeropuerto.

121.453 Experiencia reciente: Ingeniero de vuelo

Ningún explotador certificado puede emplear una persona ni puede cualquier persona volar como ingeniero de vuelo en un avión, a menos que en los noventa (90) días precedentes haya realizado por lo menos quince (15) horas de vuelo en el tipo de aeronave en el que se encuentra habilitado (incluyendo como mínimo operaciones de tres (3) despegues y aterrizajes), o el explotador o la DGAC lo haya chequeado según el subpárrafo 121.425(a)(2) y ha determinado que está familiarizado y competente con toda la información y operación correspondiente según los procedimientos establecidos.

121.455 Uso de drogas prohibidas. (RESERVADO)

121.457 Pruebas de drogas prohibidas. (RESERVADO)

SUBPARTE Q: LIMITACIONES DE JORNADA DE VUELO, JORNADA DE TRABAJO Y REQUISITOS DE DESCANSO REGLAMENTARIO APLICABLES A TODOS LOS TRANSPORTADORES AÉREOS

121.470 Aplicabilidad

Esta sección determina las limitaciones de tiempo de vuelo, tiempo de servicio y requerimientos de descanso reglamentario para los transportadores aéreos nacionales que brindan servicio de transporte aéreo nacional, internacional, regular o no regular.

121.470a Definiciones

Día calendario.- Significa el período de tiempo transcurrido usando el tiempo local en la base del tripulante, que empieza a la media noche y termina veinticuatro (24) horas después en la siguiente medianoche.

Tiempo de vuelo ("Block Time").- Para los efectos de las Subpartes Q y R, se considera así al lapso comprendido desde que una aeronave comienza a moverse bajo su propio impulso, hasta el momento en que se detiene para dar por terminada la operación del vuelo.

Jornada de servicio ("Duty Time"). - Es el tiempo transcurrido contado a partir de una (1) hora antes a la hora inicial programada de salida del vuelo asignado y media hora posterior al tiempo de calzas, a no ser que el tripulante haya sido notificado previamente de una reprogramación mientras permanezca en el lugar de descanso reglamentario, en cuyo caso la jornada de servicio se computará a partir de una hora antes de la salida reprogramada del vuelo.

También se considera como jornada de servicio, todo el tiempo en el que el tripulante cumple alguna función administrativa, de reserva o guardia o en espera de alguna demora del vuelo, siempre que ésta se efectúe fuera del lugar de descanso reglamentario.

Período de descanso reglamentario.- Es el período de tiempo en que por regulación, el tripulante se encuentra libre ante el Operador de todo control, obligación, responsabilidad o función que pueda presentarse.

Vuelo de traslado ("dead head").- Es el vuelo que realizan los tripulantes, mediante cualquier modalidad, sin desempeñar función alguna a bordo, con la finalidad de ser trasladados desde/hacia la base de operaciones o estacio-

nes intermedias, ya sea antes de empezar sus funciones programadas o luego de culminarlas.

Tripulantes aéreos (o tripulantes simplemente).- Son todas las personas asignadas a efectuar una tarea en un avión durante el servicio.

Tripulantes de vuelo o tripulantes técnicos.- Se denomina así a los tripulantes aéreos que cumplen funciones en la cabina de mando: piloto, copiloto, ingeniero de vuelo y navegante.

121.471 Limitaciones de tiempo de vuelo y requerimientos de descanso reglamentario: Todos los tripulantes aéreos

(a) Ningún transportador aéreo puede programar a un tripulante aéreo ni ningún tripulante aéreo puede aceptar ser programado en un vuelo de itinerario o en otro vuelo si el tiempo total de vuelo del tripulante aéreo excede cualquiera de las siguientes limitaciones:

- (1) En un año calendario: 900 horas
(2) En trescientos sesenticinco (365) días consecutivos:

- (i) Cabina presurizada: 1,000 horas
(ii) Cabina no presurizada: 900 horas

- (3) En un mes calendario:

- (i) Cabina presurizada: 90 horas
(ii) Cabina no presurizada: 80 horas

- (4) En treinta (30) días consecutivos: 100 horas
(5) En seis (6) días consecutivos: 34 horas
(6) En 24 horas consecutivas: 8 horas.

(b) No se asignará a los tripulantes aéreos más de trece (13) horas de tiempo continuo o acumulado de jornada de servicio, en cualquier período de veinticuatro (24) horas consecutivas.

Ningún explotador aéreo asignará algún tipo de instrucción al inicio o al término de una jornada de servicio.

(c) Las tripulaciones aéreas no podrán interrumpir un servicio de vuelo durante el trayecto por vencimiento de la jornada de servicio. En caso que los miembros de la tripulación alcancen el límite de su jornada durante el vuelo, o en un aeropuerto que no sea el destino final, estarán obligados a terminarlo siempre que esto no requiera más de tres (3) horas. Si se requiere más tiempo, se procederá a relevarlos o se cancelará la operación en el aeropuerto más próximo del trayecto.

(d) Ningún Operador Certificado podrá asignar un vuelo a un tripulante aéreo y ningún tripulante aéreo puede aceptar una asignación de vuelo que a partir del término de la jornada de servicio anterior, no haya cumplido con un período de descanso reglamentario considerando la última jornada de vuelo efectuada de acuerdo a lo siguiente:

(1) Para vuelos de menos de ocho (8) horas de tiempo de vuelo efectuado, un período de descanso reglamentario de una duración no menor al doble de las horas voladas, el mismo que no podrá ser menor a nueve (9) horas consecutivas de descanso reglamentario

(2) Para vuelos en los que excepcionalmente, por condiciones imprevistas en vuelo durante el último trayecto, se haya volado ocho (8) horas o más, un período de descanso reglamentario de una duración no menor al doble de las horas voladas, el mismo que no podrá ser menor a dieciocho (18) horas consecutivas de descanso reglamentario

(3) Los períodos en los que un tripulante se encuentra libre ante el operador de todo control, obligación, responsabilidad o función, pero que no cumplen lo estipulado en el subpárrafo (1) o (2), según corresponda, no son considerados períodos de descanso reglamentarios.

(e) Cada operador certificado debe relevar a cada tripulante aéreo, comprometido en el transporte aéreo programado, de toda jornada adicional de servicio en por lo menos un (1) día calendario completo después de cualquier período de seis (6) días de servicio consecutivos.

(f) Ningún operador certificado puede asignar, ni ningún tripulante aéreo puede aceptar cualquier jornada de servicio durante cualquier período requerido de descanso reglamentario.

(g) El tiempo empleado en el transporte hacia el aeropuerto o desde el mismo, requerido por el operador certificado para trasladar a sus tripulantes, no es considerado como parte del período de descanso reglamentario.

(h) Un tripulante no podrá efectuar un vuelo en exceso de las limitaciones establecidas, salvo debido a circunstancias excepcionales que se presenten durante el último tramo de vuelo que escapan del control del operador certificado (tales como condiciones adversas de tiempo, esperas prolongadas para la aproximación o desviaciones al alterno)

(i) Si una gira de trabajo tuviera una duración de seis o más días, el período de descanso libre de todo servicio garantizado al tripulante después de culminar esta gira, debe ser no menor de la mitad de los días calendario continuos fuera de su base.

(j) Anualmente los tripulantes de vuelo disfrutarán de treinta días de vacaciones, no acumulables, con goce de sueldo íntegro.

(k) De este beneficio podrán disfrutar semestralmente en forma proporcional y se aumentará un (1) día por cada año de servicio prestado en forma consecutiva a un mismo empleador a partir del quinto año, sin que exceda de cuarenticinco (45) días del calendario de un año de servicios.

121.472 Programación y vigilancia

(a) Cada operador certificado que realiza servicios de transporte aéreo regular, no regular, nacional o internacional, deberá mantener, en forma aceptable para la DGAC, un sistema adecuado de programación y vigilancia y exhibirá un cuadro gráfico de control y seguimiento actualizado en un lugar visible y fácilmente asequible, respecto a las horas de vuelo, jornadas de servicio y períodos de descanso reglamentario de cada personal aeronáutico a su servicio, en forma mensual, trimestral y anual.

(b) Cada operador certificado deberá informar detalladamente a la DGAC, dentro de los treinta (30) días útiles posteriores a la ocurrencia, de todo exceso involuntario cometido respecto a los límites de jornada de vuelo, jornada de servicio o períodos de descanso reglamentarios.

(c) Cada tripulante aéreo deberá informar detalladamente a su operador, con copia a la DGAC, dentro de los quince (15) días útiles posteriores a la ocurrencia, de todo exceso involuntario cometido respecto a los límites de jornada de vuelo, jornada de servicio o períodos de descanso reglamentarios.

121.473 Limitaciones de tiempo de vuelo: Otras operaciones comerciales de vuelo

Ningún persona que es empleado como piloto por un operador certificado puede hacer otro vuelo comercial para otro operador si es que estos vuelos comerciales mas sus vuelos con el primero exceden cualquier limitación de tiempo estipulada en esta parte.

121.474 Limitaciones de tiempo de vuelo: Transporte de traslado. ("Deadhead")

El tiempo usado en el vuelo de traslado, bajo cualquier modalidad, desde/hacia el punto de asignación de itinerario, no es considerado parte de un período de descanso reglamentario pero sí de la jornada de servicio. Para efectos del cómputo de las horas de vuelo, se considerará la mitad del tiempo de calzas efectuado como vuelo de traslado.

SUBPARTE: OPERACIONES DE VUELO

121.531 Aplicabilidad

Esta Subparte establece reglas aplicables a todos los explotadores certificados bajo esta Parte, a menos que sea especificado de otro modo.

121.533 Responsabilidad del control operacional: Explotadores de transporte aéreo regulares nacionales e internacionales

(a) Cada explotador certificado nacional es responsable por el control de sus operaciones.

(b) El piloto al mando y el despachador de vuelo son solidariamente responsables del planeamiento previo al vuelo, demoras y liberación del despacho de un vuelo en conformidad con esta Parte y con las Especificaciones de Operación del explotador aéreo. Sin embargo, ningún vuelo puede iniciarse sin la autorización del despachador de la aeronave.

(c) El despachador de aeronaves es responsable de:

(1) El seguimiento del progreso del vuelo (el acompañamiento de cada vuelo puede ser efectuado alternativa-

mente por un centro u oficina de control operacional del explotador aéreo);

(2) La emisión de la información necesaria para la seguridad del vuelo; y

(3) La cancelación o redespacho de un vuelo si, en su opinión o la opinión del piloto al mando, el vuelo no puede operar o continuar operando con seguridad.

(d) Cada piloto al mando de una aeronave es el responsable de la seguridad de los pasajeros, tripulantes aéreos, carga y del avión, durante el tiempo de vuelo.

(e) Cada piloto al mando tiene autoridad y control total de la operación de la aeronave, sin limitación sobre los tripulantes aéreos y el cumplimiento de sus deberes durante el tiempo de vuelo.

121.535 Reservado

121.537 Responsabilidad en el control operacional: Explotadores de transporte aéreo no regulares

(a) Cada explotador certificado no regular:

(1) Se responsabiliza por el control operacional de sus aeronaves; y

(2) Enumerará cada persona autorizada a ejercer control operacional, lo que debe estar indicado en el manual del operador.

(b) El piloto al mando y el gerente de operaciones conjuntamente, son responsables por la iniciación, la continuación, desviación y terminación de un vuelo de conformidad con estas regulaciones y las Especificaciones de Operaciones aprobadas y actualizadas por la DGAC.

El gerente de operaciones puede delegar las funciones para la iniciación, continuación, desviación y terminación de un vuelo pero no puede delegar la responsabilidad de esas funciones.

(c) El gerente de operaciones es responsable de la cancelación, desviación o demora de un vuelo si en su opinión o la opinión del piloto al mando del vuelo no se puede operar o continuar la operación con seguridad de acuerdo a lo planificado. El gerente de operaciones es responsable de asegurar que cada vuelo sea controlado por los controladores de vuelo con respecto a por lo menos lo siguiente:

(1) Salida del vuelo desde el lugar de origen y llegada al lugar de destino, incluyendo paradas intermedias y cualquier desviación posterior.

(2) Demoras mecánicas y de mantenimiento que ocurran en lugares de origen, paradas intermedias o destino.

(3) Cualquier condición que pueda afectar adversamente la seguridad de vuelo.

(d) Durante todo el tiempo de vuelo el piloto designado por el explotador aéreo como piloto al mando del avión para ese vuelo es el responsable de la seguridad de los pasajeros, de los miembros de la tripulación, de la carga y del avión. El piloto al mando tiene total control y autoridad sobre la operación del avión, sin limitaciones, así como sobre los demás miembros de la tripulación y sus obligaciones en vuelo, aun cuando no posea certificados válidos que lo autoricen a ejecutar las obligaciones de los mismos.

(e) Cada piloto al mando de un avión es responsable del planeamiento y operación del vuelo de conformidad con esta Parte y con las Especificaciones de Operación del explotador de transporte aéreo.

(f) Ningún piloto debe operar una aeronave de una manera imprudente o negligente que ponga en peligro la vida o la propiedad.

121.538 Seguridad del avión

Cada titular de un certificado de explotador de servicios aéreos que realiza operaciones bajo esta Parte deberá cumplir con los requerimientos aplicables de seguridad prescritos en la Parte 108 de estas regulaciones.

121.539 Información de las operaciones

Cada explotador certificado debe informar a su personal apropiado de operaciones de cualquier modificación en el equipo o procedimientos operacionales, incluyendo cada modificación conocida en el uso de ayudas a la navegación, aeródromos, procedimientos y reglamentos de tránsito aéreo, reglas locales de control de aeródromo y peligros conocidos al vuelo, incluyendo hielo y otros fenómenos meteorológicos potencialmente peligrosos, así como irregularidades en las facilidades de comunicación o de navegación.

121.541 Itinerarios de operaciones: Explotadores de transporte aéreo nacionales e internacionales

En el establecimiento de los horarios programados de vuelo, cada explotador aéreo nacional e internacional regular debe disponer de tiempo suficiente en tierra para atender apropiadamente el avión en los aterrizajes intermedios, teniendo en cuenta los vientos predominantes en ruta y la velocidad de crucero del tipo de avión utilizado. La velocidad de crucero considerada no puede ser mayor que la especificada en el manual de vuelo aprobado para el tipo de avión.

121.542 Deberes de los tripulantes aéreos

(a) Ningún explotador certificado puede requerir y ningún miembro de la tripulación de vuelo puede ejecutar cualquier tarea durante una fase crítica del vuelo, excepto aquellas tareas requeridas para la operación segura de la aeronave. Tareas tales como llamadas de radio para el explotador aéreo requiriendo abastecimiento para cocinas o confirmando conexiones para pasajeros, anuncios a los pasajeros promocionando al explotador aéreo o indicando puntos de interés en tierra y también el llenado de informes de a bordo u otros documentos de vuelo, no son tareas requeridas para la operación segura del avión.

(b) Ningún miembro de la tripulación de vuelo puede ejecutar y ningún piloto al mando puede permitir cualquier actividad durante una fase crítica del vuelo que pueda desviar la atención del miembro de la tripulación en la ejecución de sus obligaciones, o que pueda interferir, de alguna manera, con la ejecución correcta de esas obligaciones. Actividades tales como alimentarse, conversar, hacer contactos no esenciales por el sistema de intercomunicación o de avisos a los pasajeros o leer publicaciones no relacionadas con la conducción segura del vuelo, no son actividades requeridas para la operación segura del avión.

(c) Ningún miembro de la tripulación de vuelo y ningún piloto al mando puede permitir alguna actividad que no sea sus directas funciones en la cabina cuando se encuentre por debajo de diez mil (10,000) pies sobre el terreno. En esta situación la tripulación técnica deberá colocarse los micrófonos y auriculares para toda comunicación en la cabina de vuelo.

(d) Para propósito de esta sección, fases críticas de vuelo son todas las operaciones de tierra que involucran rodaje, despegue y aterrizaje, y todas las operaciones de vuelo bajo diez mil (10,000) pies, excepto el vuelo de crucero.

Nota: El rodaje se define como "movimiento de un avión bajo su propio poder en la superficie de un aeropuerto."

121.543 Tripulantes aéreos en los controles

Ningún tripulante puede volar en una posición para la que no se encuentra calificado y con licencia vigente.

(a) Ningún tripulante aéreo puede cambiar de posición en la cabina durante un vuelo, y debe mantenerse con los cinturones y arneses de seguridad mientras el avión está en fase crítica y en condiciones meteorológicas adversas como mínimo, si no está con arneses todo el vuelo.

(b) Salvo que se trate de un instructor de vuelo, un piloto al mando podrá volar en la posición de la derecha para actuar como copiloto únicamente si ha sido debidamente adiestrado durante el entrenamiento de vuelo para actuar en dicha posición, y si mantiene una experiencia reciente no mayor a los noventa (90) días de haber volado desde dicha posición.

(c) Un tripulante aéreo de vuelo podrá salir de la posición de trabajo asignada:

(1) Si la ausencia del tripulante aéreo no afecta el desempeño de funciones en torno a la operación segura de la aeronave;

(2) Si la ausencia del tripulante aéreo es por necesidades fisiológicas; o

(3) Si el tripulante aéreo toma un período de descanso y otro tripulante lo releva:

(i) En el caso del piloto al mando, debe ser relevado por otro piloto calificado en el avión y con licencia vigente; y

(ii) En el caso del copiloto, puede ser reemplazado por otro piloto o copiloto pero no por el ingeniero de vuelo u otro tripulante que no corresponda.

121.545 Manipulación de controles

Ningún piloto al mando puede permitir que cualquier persona manipule los controles de una aeronave durante el

vuelo ni puede cualquier persona intentar manipular los controles durante el vuelo a menos que esa persona sea:

(a) Un piloto calificado, empleado del explotador aéreo;

(b) Un Inspector DGAC que actúe como piloto de seguridad, que tenga calificación en el avión y esté programado por la empresa; que tenga el permiso del piloto al mando y que esté chequeando las operaciones de vuelo; o

(c) Un piloto de otro explotador certificado que tenga licencia de piloto al mando, esté calificado en la aeronave, y esté autorizado por el explotador certificado que opera la aeronave.

121.547 Admisión a la cabina de mando

(a) El piloto al mando de la aeronave no debe permitir que ninguna persona ajena a la cabina de mando ingrese a ella, a menos que:

(1) Sea tripulante aéreo;

(2) Sea un inspector de la DGAC;

(3) Sea un funcionario del gobierno; o

(4) Sea persona que tenga permiso del piloto al mando y esté autorizada específicamente por la administración del explotador certificado o por la DGAC. El subpárrafo (a)(2) de esta Sección no limita la autoridad del piloto al mando de excluir cualquier persona de la cabina de vuelo en interés a la seguridad que sea debidamente explicada.

(b) Para el propósito del párrafo (a)(3) de esta Sección, aquellos funcionarios del gobierno que tratan asuntos relacionados a cuestiones de seguridad.

En la cabina de tripulación debe reservarse un asiento extra para los inspectores de la DGAC, quienes tendrán prioridad ante otras personas si están en cumplimiento de sus inspecciones, chequeos o evaluaciones autorizadas.

(c) No se puede admitir a ninguna persona en la cabina a menos que se encuentre disponible un asiento para su uso en el compartimento de pasajero, excepto:

(1) Un inspector de la DGAC o representante autorizado, quien inspeccione y observe la operación de vuelo;

(2) Un controlador de tránsito aéreo, quien está autorizado por la DGAC para observar los procedimientos ATC;

(3) Un tripulante aéreo habilitado empleado por el explotador certificado u otro explotador aéreo quien sea autorizado por el primero para hacer viajes específicos en una ruta;

(4) Un empleado del explotador certificado que opera la aeronave, cuya tarea es directamente relativa a la conducción o planificación de operaciones de vuelo o la verificación en vuelo de procedimientos operativos o equipo de aeronave, si su presencia en la cabina de vuelo es necesaria para supervisar, desempeñar sus tareas, y que sea autorizado por escrito por un responsable considerado en el manual de operaciones y que tenga autoridad;

(5) Un representante técnico del fabricante de la aeronave o sus componentes, cuyas tareas son directamente relativas a la observación en vuelo de los procedimientos operativos o el equipo de la aeronave, si su presencia en la cabina de vuelo es necesaria para desempeñar sus deberes y ha sido autorizado por la DGAC y por un supervisor responsable del departamento de operaciones del explotador certificado considerado en el Manual General de Operaciones.

121.548 Credenciales del Inspector de Seguridad Aérea: Ingreso al compartimento del piloto (cabina)

Cuando en el desempeño de las funciones, un Inspector de la DGAC presente ante el piloto al mando de una aeronave su identificación como Inspector DGAC, este le permitirá el acceso continuo y libre a la cabina de mando de dicha aeronave.

121.549 Equipo de vuelo

(a) El piloto al mando de un avión debe asegurarse de tener a bordo en cada vuelo las publicaciones aeronáuticas apropiadas que contenga las informaciones adecuadas concernientes a ayudas a la navegación, procedimientos de aproximación y salida, y demás informaciones aeronáuticas referentes a la ruta a ser volada y a los aeródromos a ser utilizados.

(b) Cada tripulante aéreo deberá, tener en cada vuelo, una linterna eléctrica fácilmente disponible que funcione bien y que haya sido probada.

121.551 Restricción o suspensión de operaciones: Explotadores de transporte aéreo regular nacional o internacional

Cuando un explotador certificado regular nacional o internacional sabe que las condiciones, incluyendo las condiciones de pista de aterrizaje y aeropuerto, son un peligro para las operaciones seguras, restringirá o suspenderá esas operaciones hasta que las condiciones se corrijan, haciendo los informes correspondientes.

121.553 Restricción o suspensión de operación: Explotadores de transporte aéreo no regular

Cuando un explotador certificado no regular o el piloto al mando sabe que las condiciones, incluyendo las condiciones del aeropuerto y la pista de aterrizaje, son un peligro para las operaciones seguras, el explotador certificado, operador comercial, o el piloto al mando, según sea el caso, restringirá o suspenderá las operaciones hasta que esas condiciones se corrijan.

121.555 Cumplimiento de rutas aprobadas y limitaciones: Explotadores de transporte aéreo regulares nacionales e internacionales

Ningún piloto puede operar un avión en el transporte aéreo regular:

(a) En cualquier ruta, a menos que sea aprobada y esté listada en las especificaciones de operación del explotador de transporte aéreo; o

(b) En desacuerdo con las limitaciones impuestas en las especificaciones de operación.

121.557 Emergencias: Explotadores de transporte aéreo regulares, nacionales e internacionales

(a) En una condición de emergencia que requiere decisión y acción inmediata, el piloto al mando debe estar con capacidad de tomar cualquier acción que considere necesaria para resolver con éxito la emergencia.

En tal caso, está autorizado a desviarse de los métodos y procedimientos de operaciones prescritos, mínimos meteorológicos y de lo indicado en estas regulaciones en interés de la seguridad.

(b) En una situación de emergencia que se pueda presentar durante el vuelo y que requiera la decisión y acción inmediata de un despachador de aeronave, este deberá avisar al piloto al mando respecto de la emergencia, averiguar la decisión tomada por el piloto al mando y registrarla.

Si el despachador de aeronave no se puede comunicar con el piloto, declarará la emergencia y tomará cualquier acción que considere necesaria para asistir al piloto dándole información al alternativo o comunicando a quien considere necesario, haciendo un trabajo coordinado con el piloto; pero siempre es el piloto quien decide.

(c) Cuando un piloto al mando o despachador haga ejercicio de autoridad en emergencias, deberá mantener totalmente informados al ATC apropiado y centros de despacho de la ruta del vuelo.

La persona que declara la emergencia enviará un informe escrito de cualquier desviación por medio del gerente de operaciones del explotador certificado a la DGAC.

Un despachador enviará su informe dentro de las setentidós (72) horas posteriores a la fecha de la emergencia, y un piloto al mando enviará su informe dentro de las setentidós (72) horas posteriores a su retorno a la base principal.

(d) Adicionalmente o en forma integrada con el reporte requerido por la Sección 121.703 de esta Parte, cada explotador certificado deberá elaborar un formato de Reporte de Incidentes y Accidentes a ser llenado por el piloto al mando en forma obligatoria. Copias de dicho formato se mantendrán en cada uno de las aeronaves y se mantendrá un archivo de las mismas en las oficinas de operaciones con una antigüedad no menor de veinticuatro (24) meses.

121.559 Emergencias: Explotadores de transporte aéreo no regulares

(a) En una situación de emergencia que requiera una decisión y acción inmediata, el piloto al mando podrá tomar cualquier acción que considere necesaria de acuerdo a las circunstancias.

En tal caso, puede desviarse de los procedimientos y métodos de operaciones indicados, los mínimos meteorológicos, y de lo contemplado en estas regulaciones, en interés de la seguridad.

(b) En una situación de emergencia que pueda ocurrir durante el vuelo, que requiera una decisión y acción inmediata por el personal de administración apropiado, y en el caso de un vuelo con sistema de seguimiento de vuelo y que es conocida la situación de emergencia, ese personal informará al piloto al mando sobre la situación de emergencia y se asegurará que la decisión del piloto sea anotada correctamente en el registro de ocurrencias para su posterior revisión. Si ellos no pueden comunicarse con el piloto, declararán la emergencia y tomarán cualquier acción que consideren necesaria de acuerdo a las circunstancias.

(c) Siempre que la autoridad de emergencia fuera ejercida, el piloto al mando o el personal de operaciones en tierra deben mantener a los órganos de control de tránsito aéreo involucrados plenamente informados del progreso del vuelo. La persona que declaró una emergencia debe enviar un informe escrito a la DGAC, a través del jefe de operaciones del explotador aéreo, relatando los hechos y los desvíos ocurridos. El informe debe ser enviado dentro de las setentidós (72) horas posteriores al vuelo o al retorno del piloto al mando a su base, según sea el caso.

(d) Adicionalmente o en forma integrada con el reporte requerido por la Sección 121.703 de esta Parte, cada explotador certificado deberá elaborar un formato de Reporte de Incidentes y Accidentes a ser llenado por el piloto al mando en forma obligatoria. Copias de dicho formato se mantendrán en cada uno de las aeronaves y se mantendrá un archivo de las mismas en las oficinas de Operaciones con una antigüedad no menor de veinticuatro (24) meses.

121.561 Reporte meteorológico de condiciones potencialmente peligrosas e irregularidades de instalaciones en tierra y de las ayudas a la navegación

(a) Cuando se encuentre una condición meteorológica difícil o una irregularidad en tierra o en una ayuda a la navegación durante el vuelo, que se considere esencial a la seguridad de otros vuelos, el piloto al mando notificará a la estación de tránsito aéreo ATC en forma inmediata.

(b) La estación de radio en tierra que es notificada según el párrafo (a) de esta Sección, informará a la entidad responsable de la operación de la radio ayuda inmediatamente.

121.563 Reportes de discrepancias mecánicas

(a) Cada poseedor de una AOC deberá usar un Informe Técnico de Vuelo (ITV) el cual incluya una sección de registro del viaje que contenga la siguiente información para cada aeronave: (Ver el párrafo 121.380 (b) para la sección de mantenimiento del ITV)

- (1) Matrícula y nacionalidad de la aeronave;
- (2) Fecha;
- (3) Nombres de los tripulantes;
- (4) Responsabilidades asignadas a los tripulantes;
- (5) Lugar de la salida;
- (6) Lugar del arribo;
- (7) Hora de salida;
- (8) Hora del arribo;
- (9) Horas de vuelo;
- (10) Naturaleza del vuelo (privado, trabajo aérea, programado, no programado);
- (11) Incidentes, observaciones, si hubiera alguna; y,

(b) El piloto al mando se asegurará que todas las discrepancias mecánicas que ocurran durante el vuelo se apunten en el registro de mantenimiento del avión al final del período del vuelo. Antes de cada vuelo el piloto al mando comprobará la condición de cada discrepancia entrada en el registro al final del vuelo precedente.

Variar o no reportar las discrepancias de mantenimiento puede dar lugar a la suspensión o cancelación de la licencia de piloto, copiloto o ingeniero de vuelo, según sea el caso.

121.565 Informe de aterrizaje con motor inoperativo

(a) Excepto lo indicado en el párrafo (b) de esta Sección, cuando un motor de una aeronave falla o cuando la rotación del motor o turbina es detenida para evitar daños mayores, el piloto al mando deberá aterrizar el avión en el aeropuerto más cercano y apropiado en el cual se pueda hacer un aterrizaje seguro. Cuando la rotación de un motor se detenga, para prevenir un daño mayor, el piloto al mando aterrizará el avión en el aeropuerto conveniente más

cercano, en el tiempo en que el aterrizaje seguro pueda hacerse.

(b) Si no más de un motor de un avión que tiene tres o más motores fallara o su rotación es detenido, el piloto al mando puede dirigirse al aeropuerto que seleccione que no es justamente el más cercano, si decide que ese aeropuerto es la mejor solución porque:

(1) La naturaleza del desperfecto y las dificultades mecánicas ocurridas pueden afectar el vuelo si se continúa.

(2) La altura, peso y combustible remanente disponible al momento de la falla o interrupción de la rotación de este motor o turbina indican que es mejor aterrizar.

(3) Las condiciones meteorológicas en ruta y puntos posibles de aterrizaje no son adecuadas.

(4) La congestión de tránsito aéreo es menor en el escogido.

(5) El tipo y condiciones del terreno lo hacen preferible.

(6) La familiaridad con el aeropuerto a ser usado como aeropuerto más inmediato lo hace más seguro.

(c) El piloto al mando informará de cada interrupción de rotación del motor en vuelo a la estación de radio apropiada en tierra tan pronto como sea posible y deberá mantenerla totalmente informada del progreso del vuelo, en tanto sea posible, pero le informará su decisión, inclusive lanzando mensaje ciego ("blind call") si no tiene respuesta inmediata.

(d) Si el piloto al mando aterriza en un aeropuerto que sea otro que no es el más cercano y apropiado, deberá al momento (al completar el viaje) enviar un informe escrito en duplicado a su gerente de operaciones dando las razones de su determinación de usar el aeropuerto seleccionado distinto al más cercano, y que la acción fue tan segura como se hubiese realizado en el aeropuerto más cercano.

El director o gerente de operaciones deberá, dentro de los diez (10) días después del retorno del piloto a su base principal, enviar una copia de este informe con sus comentarios a la DGAC, autoridad que podrá enviar inspectores para evaluar la operación ocurrida.

121.567 Procedimientos de aproximación instrumental y mínimos de aterrizaje IFR

Nadie puede ejecutar una aproximación por instrumentos en un aeródromo a menos que se cumpla el procedimiento aprobado para ese aeródromo o si los mínimos meteorológicos en el mismo aeródromo estuvieran por debajo de los mínimos aprobados en el referido procedimiento de aproximación, para el tipo de ayuda de aproximación y de avión involucrados.

121.569 Intercambio de aeronaves: Explotadores de transporte aéreo nacional e internacional

(a) Antes de operar según acuerdo de intercambio, cada explotador certificado mostrará ante la DGAC que:

(1) Los procedimientos para la operación de intercambio son conforme con estas regulaciones y con prácticas operativas seguras;

(2) Los tripulantes aéreos y despachadores requeridos cumplen con las calificaciones de entrenamiento del avión y del equipo a ser usado y que se encuentran familiarizados con los procedimientos de despacho y comunicaciones a ser empleados;

(3) El personal de mantenimiento cumple con las calificaciones de entrenamiento en el avión y el equipo y están familiarizados con los procedimientos a ser empleados;

(4) Los tripulantes aéreos y los despachadores cumplen con las calificaciones apropiadas y las calificaciones en aeropuerto y ruta; y

(5) Los aviones a ser operados son esencialmente similares a los aviones del explotador certificado que se ha autorizado con quien se hará el acuerdo de intercambio con respecto al tipo de instrumentos de vuelo y de acuerdo a programas de instrucción o entrenamiento que permitan unificar a las tripulaciones, particularmente en las similitudes.

(b) Cada explotador certificado nacional e internacional incluirá procedimientos y previsiones pertinentes al intercambio de aeronaves en un capítulo de su MGO.

121.570 Capacidad de evacuación del avión

(a) Ninguna persona puede operar un avión que lleva pasajeros y ser movido en la superficie, despegar o atterri-

zar a menos que esté instalado y operativo cada dispositivo automático lanzable o extendible de evacuación de emergencia o medios de asistencia instalados conforme al párrafo 121.310 (a).

(b) Cada explotador certificado asegurará que, en todo momento, los pasajeros que están a bordo con anterioridad al movimiento del avión tengan por lo menos una salida de emergencia al nivel del piso que permita la salida de la totalidad de los pasajeros por los medios normales o de emergencia.

121.571 Información a los pasajeros antes del despegue

(a) Cada explotador certificado que opera un avión de pasajeros asegurará que estos sean informados oralmente por sus tripulantes apropiados, por lo menos en castellano, de lo que se indica a continuación.

(1) Antes de cada despegue:

(i) Aviso no fumar.

Está prohibido fumar en la cabina de pasajeros mientras que el avión permanezca, en tierra o en vuelo, dentro del territorio peruano

Esta información incluye la declaración que las Regulaciones Peruanas obligan el cumplimiento de los pasajeros de las señales iluminadas; de la información a los pasajeros con carteles en las áreas designadas para propósitos de seguridad; y las instrucciones de los tripulantes con respecto a estas normas.

La información incluirá también una declaración de que la ley Peruana prohíbe y sanciona la destrucción de detectores de humo de los lavatorios del avión con la intención de fumar, por atentar contra la seguridad de vuelo.

(ii) La ubicación de salidas de emergencia.

(iii) El uso de cinturones de seguridad, incluyendo instrucciones de cómo asegurar y desabrochar los cinturones de seguridad.

Cada pasajero será informado cuándo, dónde y bajo qué condiciones el cinturón de seguridad debe estar asegurado y amarrado.

Esta información incluirá una declaración de que las Regulaciones Aeronáuticas del Perú requieren el cumplimiento por parte del pasajero de las señales iluminadas de no fumar y la información de instrucciones en lo que concierne al uso de cinturones de seguridad.

(iv) La ubicación y uso de cualquier dispositivo de flotación de emergencia disponible.

(2) Después de cada despegue, inmediatamente antes o inmediatamente después de apagar el aviso de cinturón de seguridad, se hará un anuncio de que los pasajeros deben mantener sus cinturones de seguridad asegurados, mientras se mantengan sentados, aun cuando la señal del cinturón de seguridad esté apagada.

(3) Excepto como se indica en el subpárrafo (a)(4) de esta Sección, antes de cada despegue un tripulante auxiliar asignado al vuelo hará una explicación individual a cada persona limitada físicamente que pueda necesitar la asistencia de otra persona para moverla eficazmente a una salida de emergencia en caso de una evacuación. En la explicación el tripulante auxiliar deberá:

(i) Informar a la persona y su asistente cada salida apropiada y el tiempo más apropiado para comenzar el movimiento hacia una salida en caso de una emergencia; y

(ii) Averiguar con la persona y su asistente la forma más apropiada de asistir a la persona para prevenir dolor o daño adicional.

(4) Los requerimientos del subpárrafo (a)(3) de esta Sección no se aplican a una persona a quien se ha dado la información antes de una porción previa del vuelo en la misma aeronave, cuando los tripulantes auxiliares de servicio han dado consejos con respecto a la manera más apropiada de asistir a la persona para prevenir dolor y daño adicional.

(b) Cada explotador certificado colocará en cada avión, en ubicaciones convenientes para el uso de cada pasajero, las tarjetas impresas que complementan la información oral, conteniendo:

(1) Diagramas de los métodos de operación de las puertas y las salidas de emergencia; y

(2) Otras instrucciones necesarias para el uso del equipo de emergencia. Cada tarjeta indicada en este párrafo debe contener información que sea pertinente únicamente al avión de tipo y modelo usado para ese vuelo.

(c) El explotador certificado describirá en su manual el procedimiento para ser seguido en la información requerida por el párrafo(a) de esta Sección.

(d) Es válida la utilización de medios audiovisuales para facilitar la tarea de comunicación de las instrucciones por la tripulación, siempre que no se reduzca la asistencia a los pasajeros.

121.573 Información a los pasajeros: Operación extensa sobre el agua

(a) Además de la información oral requerida por el párrafo 121.571 (a), cada explotador certificado, que opera un avión en operaciones extensas sobre el agua, deberá asegurar que todos los pasajeros sean informados oralmente por los tripulantes aéreos apropiados sobre la ubicación y la operación de chalecos salvavidas, balsas y otros dispositivos de flotación, incluyendo la demostración y métodos de colocación e inflado de los chalecos y otros medios de flotación.

(b) El poseedor del certificado deberá considerar en su manual el procedimiento a seguir en la información requerida por el párrafo (a) de esta Sección.

(c) Si el avión prosigue inmediatamente sobre el agua después del despegue, la información requerida por el párrafo (a) de esta Sección debe ser hecha antes del despegue.

(d) Si el avión no procede directamente sobre el agua después del despegue, ninguna parte de la información requerida por el párrafo (a) de esta Sección tiene que ser dada antes del despegue, pero la información entera debe darse antes de alcanzar la parte del vuelo sobre el agua.

(e) Es válida la utilización de medios audiovisuales para facilitar la tarea de comunicación de las instrucciones por la tripulación, siempre que no se reduzca la asistencia a los pasajeros.

121.574 Oxígeno médico para uso de los pasajeros

(a) Un explotador certificado puede permitir a un pasajero llevar y operar su equipo de oxígeno cuando las condiciones siguientes se cumplan:

(1) El equipo es:

(i) Provisto por el explotador certificado;

(ii) Sea de un tipo aprobado o que esté en concordancia con los requerimientos de mantenimiento, fabricación, empaque, marca, y rotulación;

(iii) Mantenido por el explotador certificado según un programa aprobado de mantenimiento;

(iv) Libre de contaminantes inflamables en todas las superficies exteriores, como grasa;

(v) Capaz de proveer un flujo masivo mínimo de oxígeno al usuario de cuatro litros por minuto;

(vi) Construido para que todas las válvulas, adaptadores e indicadores estén protegidos de daños; y

(vii) Adecuadamente asegurado.

(2) Cuando el oxígeno se almacena en forma de líquido, el equipo ha estado bajo el programa aprobado de mantenimiento del poseedor de certificado desde su compra o desde que el recipiente de almacenaje fue últimamente recargado y revisado.

(3) Cuando el oxígeno se almacena en forma de gas comprimido.

(i) El equipo ha estado bajo el certificado aprobado de mantenimiento del programa del poseedor desde su compra como nuevo o desde la última prueba hidrostática del cilindro de almacenaje; y

(ii) La presión en cualquier cilindro de oxígeno no excede la presión clasificada en el cilindro de dos mil (2,000) P.S.I.

(4) Cada persona que usa el equipo tendrá una necesidad médica para usarlo, requiriendo de un certificado médico debidamente firmado y guardado en posesión de esa persona, el que especifica la cantidad máxima de oxígeno necesitado cada hora y el valor máximo de flujo que necesita para la altura de presión que corresponda a la presión de la cabina del avión bajo condiciones operativas normales.

Este párrafo no aplica al transporte de oxígeno en un avión en que los únicos pasajeros llevados son las personas que puedan tener o que tengan una necesidad médica de oxígeno durante el vuelo, acompañados de un pariente y/o asistente médico.

(5) Cuando la declaración de un médico es requerida por el subpárrafo (a)(4) de esta Sección, la cantidad total de oxígeno llevado es igual a la cantidad máxima de oxígeno necesitada cada hora, lo especificado en la declaración del médico, multiplicada por el número de horas usadas para computar la cantidad de combustible del avión requerido por esta Parte.

(6) El piloto al mando será informado que el equipo está a bordo y cuándo va a ser usado.

(7) El equipo se almacena y cada persona que usa el equipo estará sentada para no restringir el acceso a o el uso de cualquier salida regular o de emergencia requerida o del pasillo en el compartimiento de pasajero.

(b) Ninguna persona y ningún explotador certificado puede permitir, fumar dentro de los tres (3) metros del almacenaje y alimentación del equipo de oxígeno llevado según el párrafo (a) de esta Sección.

(c) Ningún explotador certificado puede permitir a cualquier persona conectar o desconectar el equipo de oxígeno, a un cilindro gaseoso de oxígeno, mientras cualquier pasajero esté a bordo del avión.

(d) Los requerimientos de esta Sección no aplican al transporte de oxígeno suplementario o de primeros auxilios y el equipo relacionado indicado en estas regulaciones.

121.575 Bebidas alcohólicas

(a) Ninguna persona puede beber alcohol a bordo de una aeronave, a menos que la Empresa que opera la aeronave haya servido bebidas con contenido alcohólico.

(b) Ningún explotador certificado puede servir una bebida alcohólica a cualquier persona a bordo de la aeronave si:

(1) Parece estar embriagada;

(2) Escolta a una persona o está siendo escoltado; o

(3) Tiene un arma peligrosa o mortífera accesible a él mientras esté a bordo de la aeronave.

(c) Ningún explotador certificado puede permitir a cualquier persona ingresar a una aeronave si esa persona está embriagada.

(d) Cada explotador certificado, dentro de cinco (5) días después de la incidencia, informará a la DGAC la negación de subir al avión a cualquier persona de acuerdo con el párrafo (a) de esta Sección, o de cualquier perturbación ocasionada por una persona que parece estar embriagada e intenta subir a bordo de cualquiera de sus aeronaves.

121.576 Retención de objetos con masa significativa en compartimientos de tripulación y pasajero

El explotador certificado debe usar compartimientos debidamente asegurados para todo artículo de equipo de "galleys", carritos de servicios, equipaje de tripulación y pasajeros, que no esté en uso, con la finalidad de evitar el desplazamiento de los mismos en caso de un aterrizaje de emergencia, de acuerdo a cada tipo de avión.

121.577 Almacenaje de alimentos, bebidas y equipo de servicios al pasajero durante el movimiento del avión en la superficie, el despegue y aterrizaje

(a) Ningún explotador certificado puede mover un avión en la superficie, despegar, o aterrizar cuando cualquier alimento, bebida, o mesa proveída por el explotador certificado se encuentre ubicada en cualquier asiento de pasajero.

(b) Ningún explotador certificado puede mover un avión en la superficie, despegar, o aterrizar a menos que cada bandeja de bebida y alimento y la mesa de bandeja posterior al asiento esté asegurada en su posición guardada.

(c) Ningún explotador certificado puede permitir que un avión se mueva en la superficie, despegar, o aterrizar a menos que cada carrito de servicio de pasajeros esté asegurado en su posición de almacenaje.

(d) Ningún explotador certificado puede permitir que un avión se mueva en la superficie, despegar, o aterrizar, a menos que cada pantalla de cine que se extienda en un pasillo esté propiamente guardada.

(e) Cada pasajero cumplirá con las instrucciones dadas por un miembro de la tripulación respecto al cumplimiento de esta sección.

121.578 Concentración de ozono (no aplicable)**121.579 Alturas mínimas para el uso del piloto automático****(a) Operaciones en ruta.**

Excepto como se indica en los párrafos (b) y (c) de esta Sección, ninguna persona puede usar un piloto automático en ruta, incluyendo el ascenso y descenso, a una altura sobre el terreno que sea menor que el doble de la pérdida máxima de altura especificada en el manual de vuelo del avión para un desperfecto del piloto automático bajo condiciones de crucero, o menos de quinientos (500) pies, cualquiera que sea más alto.

(b) Aproximaciones.

Cuando se realiza una aproximación instrumental, ninguna persona puede usar un piloto automático en una altura sobre terreno que sea menor de dos veces la pérdida máxima de altura especificada en el manual de vuelo del avión para un desperfecto del piloto automático bajo condiciones de aproximación, o menor de cincuenta (50) pies más abajo de la altura mínima de descenso o altura de decisión aprobada para la ayuda o facilidad de aeropuerto, cualquiera que sea más alto, excepto:

(1) Cuando las condiciones reportadas del tiempo son menores a las condiciones de tiempo VFR básico en la Sección 91.155 de estas regulaciones, ninguna persona puede usar un piloto automático en una aproximación acoplada para aproximaciones ILS en una altura sobre el terreno que es menor de cincuenta (50) pies más alto que la pérdida máxima de altura especificada en el Manual de Vuelo del avión para el desperfecto del piloto automático con una aproximación acoplada bajo condiciones de aproximación; y

(2) Cuando las condiciones de tiempo reportadas sean iguales o mayores a los mínimos básicos VFR indicados en la Sección 91.155 de estas regulaciones, ninguna persona puede usar un piloto automático acoplado en una aproximación ILS acoplada a una altura sobre el terreno que sea menos de la pérdida máxima de altura especificada en el manual de vuelo del avión para desperfecto del piloto automático en una aproximación acoplada bajo condiciones de aproximación, o cincuenta (50) pies, cualquiera que sea más alto.

(c) No obstante lo indicado en los párrafos (a) y (b) de esta Sección, la DGAC puede aprobar especificaciones para las operaciones que permitan el uso de un sistema de guía de los controles de vuelo, con capacidad automática, hasta hacer contacto con la pista, siempre que:

(1) El sistema no considere pérdida de altura (sobre cero) especificada en el manual de vuelo del avión para desperfecto del piloto automático en aproximación acoplada; y

(2) El uso del sistema al punto de toque no afectará de otra manera las normas de seguridad indicadas en esta sección.

121.581 Asiento delantero de observador: Inspecciones en ruta

(a) Cada explotador certificado tendrá disponible un asiento en la cabina de mando de cada avión usado en el comercio aéreo, incluyendo el equipamiento periférico, auriculares, máscaras de oxígeno y arneses, para ser ocupado por la DGAC mientras conduzca inspecciones en ruta.

(b) Cada avión que tenga más de un asiento de observador, además de los asientos requeridos para la tripulación, de complemento para que el avión sea certificado, el asiento del observador delantero o el asiento del observador seleccionado por la DGAC debe estar disponible para cumplir con el párrafo (a) de esta Sección.

121.583 Transporte de personas sin el cumplimiento de requerimientos de transporte de pasajeros de esta Parte

(a) De acuerdo a lo autorizado por el explotador certificado, las personas siguientes pueden ser llevadas en la cabina de pasajeros a bordo de un avión sin el cumplimiento de los requerimientos de transporte de pasajeros en el párrafo 121.309 (f), y las Secciones 121.310, 121.391, 121.571, y 121.587; requerimientos de operación en transporte de pasajeros en el párrafo 121.157 (c), y las Seccio-

nes 121.161, y 121.291; y los requerimientos que están relacionados a pasajeros en el párrafo 121.313 (f), y las Secciones 121.285, 121.317, 121.547, y 121.573:

- (1) Tripulantes aéreos.
- (2) Un empleado de la Compañía.
- (3) Inspector de la DGAC o un representante de la Autoridad que desempeñe una misión oficial "autorizada".
- (4) Una persona necesaria para:

- (i) La seguridad del vuelo;
- (ii) La manipulación segura de animales (transporte de animales vivos según la Parte 110);
- (iii) La manipulación segura de materiales peligrosos cuyo transporte es regido por la Parte 110;
- (iv) La seguridad de carga confidencial o valiosa;
- (v) La conservación de carga perecedera o frágil;
- (vi) Experimentaciones en, o pruebas de, recipientes de carga o dispositivos de manejo de carga;
- (vii) La operación de equipo especial para cargar o desembarcar carga; y
- (viii) La carga o desembarque de carga de gran tamaño.

(5) Una persona descrita en el párrafo (a)(4) de esta Sección, cuando viaja hacia o desde su lugar de asignación.

(6) Una persona que desempeña una tarea de resguardo como guarda de honor que acompaña un embarque hecho por el gobierno o la autoridad de la presidencia.

(7) Un correo militar, supervisor de ruta militar, coordinador militar de contrato de carga, o tripulantes aéreos de otro contrato de carga militar del transportador o el operador comercial, llevado por un contrato de carga militar del transportador u operador comercial en operaciones de un contrato militar de carga, si ese transporte es autorizado específicamente por las fuerzas armadas apropiadas.

(8) Un dependiente de un empleado del explotador certificado cuando viaja con el empleado en viaje de negocios de la compañía hacia o desde estaciones no servidas por vuelos iguales regulares de pasajero.

(b) Ningún explotador certificado puede operar un avión que lleva una persona descrita por el párrafo (a) de esta Sección a menos que:

(1) La persona tenga acceso sin obstrucción desde su asiento al compartimiento de piloto o a una salida regular de emergencia;

(2) El piloto al mando tenga un medio para notificar a cada persona cuando se prohíba fumar y cuando los cinturones de seguridad deban asegurarse; y

(3) El avión tenga en la cabina de pasajeros un asiento con un cinturón de seguridad aprobado para cada persona. El asiento debe ubicarse para que el ocupante no interfiera en ninguna posición a los tripulantes aéreos en el desempeño de sus tareas y deberes.

(c) Antes de cada despegue cada explotador certificado que opera un avión que lleva las personas consideradas en el párrafo (a) de esta Sección asegurará que tales personas hayan sido oralmente informadas por los tripulantes aéreos apropiados en:

- (1) Avisos de no fumar;
- (2) El uso de cinturones de seguridad;
- (3) La ubicación y operación de salidas de emergencia;
- (4) El uso de oxígeno y equipo de oxígeno de emergencia; y
- (5) Para operaciones extensas sobre agua, la ubicación de balsas salvavidas y la ubicación y operación de chalecos salvavidas, incluyendo una demostración del método de colocación e inflado de un chaleco salvavidas.

(d) Cada explotador certificado que opera un avión que lleva personas según el párrafo (a) de esta Sección, incorporará procedimientos para el transporte seguro de tales personas en su Manual General de Operaciones.

(e) El piloto al mando puede autorizar que una persona encuadrada en el párrafo (a) de esta Sección tenga acceso al compartimiento de los pilotos en vuelo de crucero.

121.585 Asientos en salidas de emergencias ("exit")

(a) Cada explotador certificado debe determinar lo necesario para aplicar las indicaciones del párrafo (d) de esta Sección y definir la capacidad de cada persona para poder

ocupar un asiento de salida de emergencia de acuerdo con esta sección. Para este propósito:

(1) Asiento de salida de emergencia significa:

(i) Cada asiento que tiene acceso directo a una salida de emergencia; y,

(ii) Cada asiento en una fila de asientos en que los pasajeros tendrán que pasar para llegar a la salida de emergencia desde el asiento interno al pasillo y luego a la salida de emergencia.

(2) Un asiento de pasajero que tenga "acceso directo" significa un asiento desde el cual un pasajero tiene acceso directo a la salida sin entrar en un pasillo o pasaje alrededor de una obstrucción.

(3) Cada explotador certificado hará las determinaciones para la asignación de asientos de salidas de emergencia requeridas por este párrafo en una manera no discriminatoria consistente con los requerimientos de esta Sección, por personas designadas en el manual de operaciones del explotador certificado.

(4) Cada explotador certificado designará los asientos de salida de emergencia de acuerdo con la configuración de asientos de su flota y con las definiciones de este párrafo, y someter esas designaciones para la aprobación, como parte de lo establecido en los párrafos (n) y (p) de esta Sección.

(b) Ningún explotador certificado puede sentar a una persona en un asiento afectado por esta Sección si el explotador certificado determina que es probable que la persona sería incapaz de desempeñar una o más de las funciones aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección, porque:

(1) La persona carece de movilidad suficiente, fortaleza o destreza en ambos brazos y manos, y ambas piernas:

(i) Para alcanzar arriba, lateralmente, y abajo a la ubicación de mecanismos y dispositivos de operación de salidas de emergencia y toboganes.

(ii) Para agarrar y empujar, tirar, voltear, o de otra manera manipular esos mecanismos;

(iii) Para empujar, empujar, tirar, o de otra manera abrir salidas de emergencia;

(iv) Para alzar, retener, depositar en asientos cercanos, o maniobrar sobre los respaldos de los asientos de la próxima fila objetos del tamaño y peso de puertas de salida de emergencia de ventanas del ala;

(v) Para quitar obstrucciones similares en tamaño y peso a las puertas de salidas de emergencia de las ventanas del ala;

(vi) Para alcanzar la salida de emergencia eficazmente;

(vii) Para mantener el balance mientras quita las obstrucciones;

(viii) Para salir eficazmente;

(ix) Para estabilizar un dispositivo de tobogán después de desplegarlo; o

(x) Para ayudar a otros en el despliegue de un tobogán de evacuación;

(2) La persona es menor de quince (15) años de edad o carece de capacidad para desempeñar uno o más de las funciones aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección sin la asistencia de un compañero adulto, padre u otro pariente;

(3) La persona carece de capacidad para leer y comprender instrucciones requeridas por esta sección relacionadas con la evacuación de emergencia prevista por el explotador certificado en forma gráfica o impresa o la capacidad para comprender las órdenes orales de la tripulación.

(4) La persona carece de capacidad visual suficiente para desempeñar una o más funciones aplicables en el párrafo (d) de esta Sección sin la asistencia de ayudas visuales como de lentes de contacto o anteojos;

(5) La persona carece de capacidad auditiva suficiente para oír y comprender instrucciones gritadas por los tripulantes auxiliares, sin la asistencia de un aparato auditivo;

(6) La persona carece de capacidad adecuada para impartir información oralmente a otros pasajeros, y;

(7) La persona tiene:

(i) Una condición o responsabilidades, tal como cuidado de niños pequeños, que pueden evitar que la persona desempeñe una o más de las funciones aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección; o

(ii) Una condición que puede ocasionar un daño si desempeña una o más de las funciones aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección.

(c) Cada pasajero cumplirá con las instrucciones dadas por un tripulante aéreo u otro empleado autorizado del explotador certificado que aplique restricciones en los asientos de salida de emergencia de acuerdo con esta Sección.

(d) Cada explotador certificado incluirá en las tarjetas de información al pasajero, presentadas en el idioma en que las informaciones y las instrucciones orales son dadas por la tripulación, la información de que en el caso de una emergencia en que un tripulante aéreo no está disponible para ayudar, un pasajero que ocupa un asiento de salida de emergencia puede ser llamado para realizar las siguientes funciones:

(1) Ubicar la salida de emergencia;

(2) Reconocer el mecanismo de apertura de la salida de emergencia;

(3) Comprender las instrucciones para operar la salida de emergencia;

(4) Operar la salida de emergencia;

(5) Evaluar si aumentarán los peligros a los cuales los pasajeros pueden exponerse si se abre la salida de emergencia;

(6) Seguir direcciones orales y señales de mano dadas por un tripulante aéreo;

(7) Guardar o asegurar la puerta de salida de emergencia para que no impida el uso de la salida;

(8) Evaluar la condición del tobogán de escape, operar el tobogán y estabilizarlo después del despliegue para ayudar a otros a salir y evacuar por el dispositivo tobogán;

(9) Pasar eficazmente por la salida de emergencia; y

(10) Evaluar, seleccionar y seguir una trayectoria segura lejos de la salida de emergencia.

(e) Cada explotador certificado incluirá tarjetas de información al pasajero en cada asiento.

(1) En el idioma en que las instrucciones de emergencia son dadas por la tripulación, los criterios de selección colocados en el párrafo (b) de esta Sección y un pedido para que un pasajero se identifique a sí mismo para permitir se cambie su asiento si:

(i) No puede cumplir los criterios de selección puestos en el párrafo (b) de esta Sección;

(ii) Tiene una condición no discernible que le impide el desempeño de las funciones aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección;

(iii) Pueda sufrir daño corporal como el resultado de desempeñar una o más de estas funciones; o

(iv) No desea desempeñar esas funciones; y

(2) En cada idioma usado por el explotador certificado para las tarjetas de información al pasajero, pidiendo que un pasajero se identifique a sí mismo para permitir un cambio de asiento si carece de capacidad para leer, hablar o comprender el idioma o la forma gráfica de las instrucciones que son indicadas para una evacuación de emergencia o la capacidad de comprender el idioma utilizado para las órdenes que la tripulación dará en una emergencia.

(3) Pueda sufrir daño corporal como el resultado de desempeñar una o más de esas funciones; o,

(4) No desea desempeñar esas funciones.

Un explotador certificado no requerirá que el pasajero revele su razón para solicitar cambio de asiento.

(f) Para información al público, cada explotador certificado pondrá en forma visible en todas las puertas de pasajero, mostradores de boletos, puertas de carga y puertas en cada aeropuerto donde conduce las operaciones de pasajero, los procedimientos escritos para hacer determinaciones con respecto a la fila de salida de emergencia.

(g) Ningún explotador certificado puede permitir el rodaje o remolque de una aeronave, a menos que uno de los tripulantes requeridos haya verificado que ningún asiento de salida está ocupado por una persona incapaz de desempeñar las funciones aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección.

(h) Cada explotador certificado incluirá en sus informaciones al pasajero una referencia a las tarjetas de información de pasajero, indicadas en los párrafos (d) y (e), los criterios de selección del párrafo (b), y las funciones a ser desempeñadas, colocadas en el párrafo (d) de esta Sección.

(i) Cada explotador certificado incluirá en sus informaciones al pasajero la posibilidad de una petición de cambio de asiento, si el mismo considera que:

(1) No puede cumplir los criterios de selección colocados en el párrafo (b) de esta Sección;

(2) Tiene una condición no discernible que no le permitirá desempeñar las funciones indicadas en el párrafo (d) de esta Sección;

(3) Pueda sufrir daño corporal como resultado de desempeñar una o más de esas funciones indicadas en el párrafo (d) de esta Sección; o,

(4) No desea desempeñar esas funciones enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección.

(j) [Reservado]

(k) En el caso que un tripulante requerido determine que el pasajero asignado a un asiento de emergencia podría no cumplir adecuadamente las funciones establecidas en el párrafo (d), o que el pasajero solicita un cambio de asiento diferente al de salida de emergencia, deberá volver a colocarlo en forma expeditiva a un asiento distinto.

(l) En la eventualidad de que todos los asientos que no sean de salida estuvieran ocupados y fuera necesario reubicar un pasajero que esté ocupando un asiento de salida, el explotador aéreo debe designar en este último asiento otra persona que pueda y acepte asumir las tareas de evacuación que puedan ser necesarias.

(m) Un explotador certificado puede negar transporte a cualquier pasajero incluido en esta sección únicamente porque:

(1) El pasajero rehúsa cumplir con instrucciones dadas por un tripulante aéreo u otro empleado autorizado del explotador certificado que implementa las restricciones de asignación de asientos en salidas de emergencia establecidas según esta Sección, o

(2) El único asiento que acomodará físicamente a la persona con desventaja es un asiento de salida de emergencia.

(n) A fin de cumplir con esta Sección los poseedores de certificado deberán:

(1) Establecer procedimientos que dirijan:

(i) Los criterios enumerados en el párrafo (b) de esta Sección;

(ii) Las funciones enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección;

(iii) Los requerimientos para la información de aeropuerto, tarjetas de información de pasajeros, constatación de asignación apropiada de asientos en salidas de emergencia por tripulantes aéreos, informaciones a los pasajeros, asignación de asiento, y la negativa de transporte como indica esta Sección;

(iv) Para resolver las discrepancias que provienen de la implementación de esta Sección, incluyendo la identificación del empleado en el aeropuerto a quien las quejas deberán dirigirse para su solución; y

(2) Someter sus procedimientos para la aprobación y revisión preliminar a los inspectores principales de operaciones asignados a ellos por la autoridad encargada de la inspección total de sus operaciones.

(o) Los poseedores de certificado asignarán los asientos con anterioridad al abordaje uniformemente con los criterios enumerados en el párrafo (b) y las funciones enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección, al alcance máximo factible.

(p) Los procedimientos requeridos por el párrafo (n) de esta Sección no entrarán en vigor hasta que la aprobación final sea otorgada por la DGAC. La aprobación se basará únicamente en los aspectos de seguridad de los procedimientos del explotador certificado.

121.586 Autoridad para rehusar transporte

(a) Ningún explotador certificado puede rehusar transportar un pasajero en base a que el pasajero pueda necesitar la asistencia de otra persona para que se mueva eficazmente a una salida en caso de emergencia y su transporte afecte la seguridad de vuelo. Para esto:

(1) El explotador certificado establecerá los procedimientos (incluyendo requerimientos razonables de aviso) para

el transporte de pasajeros que puedan necesitar de la asistencia de otra persona para ayudarla al desplazamiento eficaz a una salida en caso de emergencia; y

(2) Podrá rehusar el transporte de una persona, cuando existe por lo menos una de las siguientes condiciones:

(i) El pasajero no pueda dar cumplimiento a los requerimientos de aviso en los procedimientos del explotador certificado.

(ii) El pasajero no pueda ser transportado según los procedimientos del explotador certificado.

(b) Cada explotador certificado presentará a la DGAC una copia de cada procedimiento establecido según el párrafo (a)(2) de esta Sección, aparte de su inclusión en el Manual General de Operaciones.

(c) Cuando la DGAC encuentra que las enmiendas en los procedimientos descritos en el párrafo (a)(2) de esta Sección son necesarias en interés de la seguridad o en interés público, la Empresa, después de ser notificada por la DGAC, hará tales enmiendas en sus procedimientos.

En el plazo de treinta (30) días después que el explotador certificado recibe tal aviso, puede solicitar a la DGAC reconsiderar el aviso, con la inspección total de las operaciones del explotador certificado.

El pedido de una solicitud para reconsiderar queda pendiente de una decisión de la DGAC.

Sin embargo, si la DGAC encuentra que hay una emergencia que requiere una acción inmediata en interés de la seguridad del comercio aéreo, en una declaración de razones, podrá requerir un cambio efectivo sin que quede pendiente.

(d) Cada explotador certificado tendrá en cada aeropuerto que opere y en lugar visible al público, una copia de cada procedimiento establecido según el párrafo (a)(1) de esta Sección.

121.587 Cerrando y asegurando la puerta del compartimento de tripulación de vuelo (cabina de mando)

(a) El piloto al mando de un avión grande que transporta pasajeros se asegurará que la puerta que separa la cabina de mando con la cabina de pasajeros esté cerrada y asegurada durante el vuelo.

(b) Reservado.

121.589 Equipaje de mano

(a) Ningún explotador certificado puede permitir que se aborde equipaje de mano en un avión, a menos que el equipaje de cada pasajero se haya revisado para controlar el tamaño y cantidad llevada a bordo, de acuerdo al programa de transporte de equipaje de mano aprobado en sus especificaciones de operaciones. Además, ningún pasajero puede abordar un avión si su equipaje de mano excede lo permitido como equipaje descrito por el programa de equipaje en las especificaciones de operación del transportador.

(b) Ningún explotador certificado puede permitir que todas las puertas de entrada de pasajeros de un avión estén cerradas en la preparación para el rodaje o remolque a menos que por lo menos un tripulante aéreo haya constatado que cada artículo de equipaje está guardado según esta Sección y el párrafo 121.285 (c).

(c) Ningún explotador certificado puede permitir a un avión despegar o aterrizar, a menos que cada artículo de equipaje se guarde:

(1) En un armario conveniente o el compartimento de bodega de carga o equipaje que especifica el peso máximo de capacidad y las restricciones de la carga almacenada en el armario o bodega, y de manera que no impida el uso de algún equipo de emergencia; o

(2) Como se indica en el párrafo 121.285 (c) de esta Parte, o

(3) Debajo de un asiento de pasajero.

(d) Ningún equipaje, a excepción de artículos sueltos de ropa, pueden ponerse en un armario superior a menos que el armario esté equipado con puertas o dispositivos que aseguren los equipajes.

(e) Cada pasajero debe cumplir con las instrucciones dadas por tripulantes aéreos con respecto al cumplimiento de los párrafos (a), (b), (c), (d), y (g) de esta Sección.

(f) Cuando se permita que el pasajero deposite equipaje debajo del asiento, éste deberá tener medios para prevenir que el equipaje guardado se desplace hacia adelante.

Además, cada asiento de pasillo estará acondicionado con medios para prevenir que los artículos de equipaje guardados debajo, se deslicen al lado del pasillo por impacto de una aterrizaje de emergencia, bajo las regulaciones en que el avión obtuvo el certificado tipo.

(g) Además de los métodos de almacenaje en el párrafo (c) de esta Sección, los bastones articulados o retráctiles de viaje llevados por individuos ciegos pueden guardarse:

(1) Debajo de cualquier serie de asientos conectados de pasajero en la misma fila, si el bastón no se sale al pasillo y está pegado al piso; o

(2) Entre un asiento que no sea de emergencia y el siguiente, si el bastón está pegado al suelo; o

(3) Según cualquier otro método aprobado por la DGAC.

121.590 Uso de aeropuertos terrestres certificados

Excepto sea autorizado por la DGAC o por requerimientos debido a una operación de emergencia, ningún piloto que opere bajo esta Parte podrá aterrizar en una pista, aeródromo o aeropuerto, que no esté debidamente autorizado por Resolución Directoral y certificado por la DGAC bajo la Parte 139.

SUBPARTE U: REGLAS PARA EL DESPACHO Y LIBERACIÓN DE VUELOS

121.591 Aplicabilidad

Esta Subparte prescribe reglas para el despacho operacional de vuelo de explotadores aéreos regulares nacionales e internacionales y para la liberación de vuelo de las demás empresas que operen con Especificaciones de Operación emitidas según esta Parte.

121.593 Autoridad del despachador de vuelo: Explotadores aéreos regulares nacionales e internacionales

(a) Excepto cuando un avión aterrice en un aeropuerto intermedio especificado en el despacho original y se mantenga por no más de una hora, ninguna persona puede comenzar un vuelo a menos que un despachador de aeronave calificado autorice dicho vuelo.

(b) Ningún piloto puede autorizar la continuación de un vuelo desde un aeropuerto intermedio sin un nuevo despacho, si el avión ha estado en tierra por más de seis horas o se ha producido un cambio de tripulación.

121.595 Reservado

121.597 Autoridad de liberación de un vuelo: Explotadores aéreos no regulares

(a) Nadie puede comenzar un vuelo bajo sistema de seguimiento de vuelo, sin la autoridad específica de la persona autorizada por el operador para ejercer control operacional sobre el vuelo.

(b) Nadie puede comenzar un vuelo a menos que el piloto al mando o la persona autorizada por el operador para que ejerza control operacional sobre el vuelo haya efectuado una liberación del vuelo indicando las condiciones en que el vuelo será realizado. El piloto al mando puede firmar la liberación del vuelo solamente cuando él y la persona autorizada por el operador para ejercer control operacional evalúen que el vuelo puede hacerse con seguridad.

(c) Ninguna persona puede continuar un vuelo desde un aeropuerto intermedio sin una nueva liberación de vuelo si la aeronave ha estado en tierra por más de seis (6) horas o se ha producido un cambio de tripulación.

121.599 Evaluación de las condiciones del tiempo

(a) **Explotadores regulares.**- Ningún despachador de aeronave puede despachar un vuelo a menos que esté completamente informado de los reportes y las condiciones meteorológicas del tiempo y los pronósticos sobre las rutas a ser voladas.

(b) **Explotadores aéreos no regulares.**- Ningún piloto al mando puede comenzar un vuelo a menos que se encuentre completamente informado de los reportes y las condiciones del tiempo y con los pronósticos de las rutas a ser voladas.

121.601 Informaciones sobre ruta: Explotadores aéreos regulares nacionales e internacionales

(a) El despachador de vuelo debe suministrar al piloto al mando en ruta todas las informaciones conocidas dispo-

nibles, incluyendo informaciones sobre irregularidades en aeródromos y en las facilidades de navegación, o comunicaciones que puedan afectar la seguridad del vuelo.

(b) Antes de iniciar un vuelo, el despachador de aeronave proveerá al piloto al mando con todos los pronósticos disponibles e informes de fenómenos del tiempo que puedan afectar la seguridad de vuelo, incluyendo fenómenos adversos de tiempo, tal como turbulencia de aire claro, tormentas y el fenómeno de cortes de viento a baja altura ("windshear") para cada ruta que va a ser volada y cada aeropuerto que será usado.

(c) Durante un vuelo, el despachador de aeronave proveerá al piloto al mando cualquier información adicional disponible de las condiciones meteorológicas, incluyendo fenómenos adversos de tiempo, tal como turbulencia de aire claro, tormentas, y el fenómeno de cortes de viento a baja altura ("windshear") e irregularidades de instalaciones y servicios que pueden afectar la seguridad del vuelo.

121.603 Informaciones sobre ruta: Explotadores aéreos no regulares

(a) Antes de iniciar un vuelo, cada piloto al mando obtendrá toda la información o informes actualizados disponibles sobre las irregularidades y condiciones de aeropuertos y de las instalaciones de navegación que puedan afectar la seguridad del vuelo.

(b) Durante el vuelo, el piloto al mando obtendrá cualquier información adicional disponible de irregularidades y condiciones meteorológicas de las instalaciones y servicios que puedan afectar la seguridad del vuelo.

121.605 Equipamiento de la aeronave

Ninguna persona puede despachar o liberar una aeronave a menos que dicha aeronave esté en condición de aeronavegabilidad y equipada como lo descrito en la Sección 121.303 de esta Sección.

121.607 Equipos de comunicación y navegación: Explotadores aéreos nacionales e internacionales

(a) Excepto a lo estipulado en el párrafo (b) de esta Sección para explotadores aéreos internacionales, ninguna persona podrá despachar un avión por una ruta aprobada o segmento de esta ruta, a menos que los equipos de comunicación y navegación requeridos en las Secciones 121.99 y 121.103 para la aprobación de dicha ruta o segmento de ruta, se encuentran operando satisfactoriamente.

(b) Si, debido a razones técnicas u otras razones que se encuentren fuera del control del explotador aéreo internacional, los equipos o instalaciones de tierra requeridos en las Secciones 121.99 y 121.103 no se encuentran instalados u operativos a lo largo de una ruta o segmento de ruta, fuera del territorio peruano, la empresa podrá despachar un avión por dicha ruta o segmento de ruta si el piloto al mando y el despachador concuerdan que las facilidades restantes, juntamente con otras facilidades existentes y disponibles, pueden ofrecer apoyo similar al vuelo.

121.609 Equipos de comunicación y navegación: Explotadores aéreos no regulares y operadores comerciales

Ninguna persona podrá despachar un avión por una ruta o segmento de ruta, a menos que los equipos o instalaciones de tierra requeridos por el párrafo 121.109(a) se encuentren operando satisfactoriamente.

121.611 Despacho o liberación de vuelo bajo VFR

(a) A menos que sea solicitado y justificado por el interesado y específicamente autorizado por la DGAC, ningún explotador aéreo puede despachar o liberar un avión para realizar un vuelo según las reglas de vuelo visual (VFR), aun cuando las condiciones meteorológicas de la ruta así lo permitan. No obstante, el piloto al mando puede optar por ejecutar la aproximación y el aterrizaje según las reglas VFR, siempre que:

(1) El control de tránsito aéreo autorice el procedimiento; y

(2) Las condiciones meteorológicas del aeródromo de aterrizaje sean iguales o superiores a los mínimos VFR establecidos para el mismo.

(b) Para los vuelos VFR autorizados en los términos del párrafo (a) de esta Sección se requieren todos los

instrumentos y equipos previstos en esta Parte para vuelos IFR.

121.613 Despacho o liberación de vuelo bajo IFR o sobre el tope

A excepción de lo estipulado en la Sección 121.615, ninguna persona podrá despachar o autorizar el vuelo de un avión para operaciones IFR o sobre el tope, a menos que los respectivos reportes meteorológicos o pronósticos, o una combinación de ellos, indiquen que las condiciones meteorológicas estarán en o sobre los mínimos autorizados, a la hora estimada de llegada al aeropuerto o aeropuertos donde fue despachado o autorizado dicho vuelo.

121.615 Despacho o liberación de vuelos extensos sobre el agua: Explotadores aéreos regulares y no regulares

(a) Ninguna persona podrá despachar o liberar un avión para un vuelo que comprenda operación prolongada sobre el agua, a menos que los reportes meteorológicos o pronósticos, o una combinación de ellos, indiquen que las condiciones meteorológicas estarán en o sobre los mínimos autorizados a la hora estimada de llegada al aeropuerto a donde fue despachado o liberado o a un aeropuerto alternativo que sea requerido.

b) Reservado.

(c) En el caso de un explotador aéreo no regular, cada ruta que involucre sobrevuelo de grandes extensiones de agua debe ser aprobada y constar en las Especificaciones de Operación del explotador aéreo.

121.617 Aeropuerto alternativo de despegue

(a) Si las condiciones meteorológicas en el aeropuerto de despegue están bajo los mínimos establecidos para aproximación y aterrizaje en las Especificaciones de Operación del explotador aéreo para ese aeropuerto, ninguna persona podrá despachar o liberar el vuelo de un avión desde ese aeropuerto a menos que el despacho o liberación de vuelo especifique un aeropuerto alternativo ubicado a las siguientes distancias del mismo:

(1) Aeronaves de dos motores: A no más de una hora desde el aeropuerto de despegue, a velocidad normal de crucero, con viento en calma y con un motor inoperativo.

(2) Aeronaves de tres o más motores: A no más de dos horas desde el aeropuerto de despegue, a velocidad normal de crucero, con viento en calma y con un motor inoperativo.

(b) Para los propósitos del párrafo (a) de esta Sección, las condiciones meteorológicas del aeropuerto alternativo deben cumplir con los requerimientos establecidos en las Especificaciones de Operación del explotador aéreo.

(c) Nadie puede despachar o liberar un avión de un aeródromo, a menos que sea listado en el despacho o liberación, cada aeródromo de alternativa requerido para el vuelo.

(d) Para los propósitos de esta Sección, CORPAC publica una lista de los aeródromos donde los requisitos aquí establecidos son aplicables.

121.619 Aeropuerto alternativo de destino: Vuelo IFR

(a) Nadie puede despachar o liberar un avión para vuelo IFR a no ser que se asigne por lo menos un aeródromo alternativo para cada aeródromo de destino del despacho o liberación. Si las previsiones e informaciones meteorológicas indican que las condiciones atmosféricas del destino y del aeródromo alternativo son marginales, por lo menos un aeródromo alternativo adicional debe ser incluido.

(b) Para los propósitos del párrafo (a) de esta Sección, las condiciones atmosféricas de los aeródromos alternos deben cumplir con lo dispuesto en la Sección 121.625.

(c) Nadie puede despachar o liberar un avión de un aeródromo, a menos que sea listado en el despacho o liberación cada aeródromo alternativo requerido para el vuelo.

121.621 Reservado

121.623 Reservado

121.625 Mínimos meteorológicos en el aeropuerto alternativo

Ninguna persona podrá designar un aeropuerto como aeropuerto alternativo en el despacho o liberación de vuelo a

menos que, los respectivos informes meteorológicos o pronósticos, o una combinación de ellos, indiquen que las condiciones meteorológicas estarán en o sobre los mínimos meteorológicos establecidos para los aeropuertos alternos en las Especificaciones de Operación del explotador aéreo para ese aeropuerto, a la hora estimada de llegada o cuando el avión llegue a dicho aeropuerto.

121.627 Continuación de vuelo en condiciones inseguras

(a) Ningún piloto al mando permitirá que un vuelo continúe hacia un aeropuerto al cual ha sido despachado o liberado si, en la opinión del piloto al mando o el despachador (en caso de operación regular) el vuelo no puede ser completado en forma segura; a menos, que en la opinión del piloto al mando, no exista otro procedimiento más seguro. En tal caso, la continuación del vuelo hacia dicho aeropuerto es una situación de emergencia, de acuerdo a lo estipulado en la Sección 121.557.

(b) Si algún instrumento o ítem de equipo requerido por estas regulaciones para la operación en particular, falla o deja de funcionar durante el vuelo, el piloto al mando deberá cumplir con los procedimientos aprobados para dicha ocurrencia de acuerdo a lo establecido en el manual del explotador aéreo.

121.628 Instrumentos y equipos inoperativos

(a) Ninguna persona puede despegar una aeronave con instrumentos o equipos inoperativos si no se cumplen las siguientes condiciones:

(1) Existe una lista de equipo mínimo (MEL) aprobada por la DGAC para esa aeronave.

(2) Dentro de las Especificaciones de Operación del explotador, incluya la autorización de efectuar operaciones con una lista de equipo mínimo aprobada por la DGAC. En todo momento previo al vuelo, la tripulación de vuelo debe tener acceso directo a toda la información contenida en la lista de equipo mínimo aprobada. La lista de equipo mínimo aprobada y la autorización correspondiente establecida en las Especificaciones de Operación, constituyen una aprobación de cambio al diseño tipo sin que se requiera recertificación.

(3) La lista de equipo mínimo aprobada debe:

(i) Estar preparada de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta Sección, y estar basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).

(ii) Permitir la operación de la aeronave con ciertos instrumentos y equipos en condición inoperativa pero que tengan la información alterna.

(4) Registros escritos que identifiquen los instrumentos y equipos inoperativos, así como la información requerida en el subpárrafo (a)(3) numeral (ii), debe estar disponible para el piloto.

(5) La aeronave es operada según las limitaciones y condiciones correspondientes contenidas en la lista de equipo mínimo aprobada por la DGAC y en las Especificaciones de Operación que autorizan su uso.

(b) No pueden ser incluidos en la lista de equipo mínimo los siguientes equipos e instrumentos:

(1) Instrumentos y equipos que estén específicamente o de otra manera establecidos por los requerimientos de aeronavegabilidad según los cuales la aeronave recibió el certificado tipo y que son esenciales para la operación segura bajo todas las condiciones de operación.

(2) Instrumentos y equipos requeridos que estén en condición operativa por una Directiva de Aeronavegabilidad, a no ser que la Directiva de Aeronavegabilidad indique otra alternativa.

(3) Instrumentos y equipos requeridos para operaciones específicas según esta sección.

(c) No obstante lo indicado en los subpárrafos (b) (1) y (b) (3) de esta Sección, una aeronave puede ser operada con instrumentos y equipos inoperativos, bajo un permiso especial de vuelo de acuerdo con las Secciones 21.197 y 21.199 de la Parte 21.

121.629 Operación en condiciones de formación de hielo

(a) Ninguna persona podrá despachar o liberar un avión, continuar operando un avión en ruta o aterrizar un avión

cuando en la opinión del piloto al mando o el despachador (operadores regulares) se encuentran o se esperan condiciones de formación de hielo que podrían afectar adversamente la seguridad del vuelo.

(b) Nadie puede despegar un avión si tuviera adherida escarcha, nieve o hielo en las alas, superficies de control, hélices, entradas de aire del motor y otras superficies críticas del avión o si el despegue no pudiera ser efectuado de conformidad con el párrafo (c) de esta Sección. Pueden autorizarse despegues con escarcha bajo las alas, en las áreas de los tanques de combustible.

(c) Excepto lo previsto en el párrafo (d) de esta Sección, nadie puede despachar, liberar o despegar un avión si las condiciones meteorológicas fueran tales que sea razonablemente previsible la adherencia de escarcha, hielo o nieve al avión, a menos que el explotador aéreo posea un sistema aprobado de antihielo/deshielo en tierra y a menos que el despacho, la liberación y el despegue estén conformes con tal sistema. El sistema aprobado de antihielo/deshielo en tierra debe incluir, por lo menos, los siguientes temas:

(1) Una descripción detallada:

(i) De cómo el explotador aéreo determina que las condiciones son tales que resulta razonablemente previsible que escarcha, hielo o nieve se adherirá al avión y que los procedimientos operacionales del sistema de antihielo/deshielo deben ser accionados;

(ii) De quién es responsable de la decisión de accionar los procedimientos operacionales del programa de antihielo/deshielo;

(iii) De los procedimientos para la ejecución del programa de antihielo/deshielo;

(iv) De los deberes y responsabilidades específicas de cada puesto o grupo operacional responsable de la activación de los procedimientos operacionales de antihielo/deshielo en tierra, con el objeto de proveer un despegue seguro del avión.

(2) Entrenamiento en tierra inicial y de refresco (y exámenes) para tripulantes técnicos y calificación para todas las otras personas involucradas (por ejemplo, despachadores de vuelo, mecánicos de tierra, personal contratado, etc.) en lo que respecta a los requisitos específicos del programa aprobado y a los deberes y responsabilidades de cada persona de acuerdo con el referido programa, cubriendo, específicamente, las siguientes áreas:

(i) El uso de los "tiempos de actuación".

(ii) Los procedimientos de antihielo/deshielo del avión, incluyendo procedimientos y responsabilidades de inspecciones y verificaciones.

(iii) Procedimientos de comunicaciones.

(iv) Identificación de la contaminación de la superficie del avión (adherencia de escarcha, hielo o nieve) y de áreas críticas, y cómo esa contaminación afecta adversamente el desempeño y las características de vuelo del avión.

(v) Tipos y características de los fluidos de antihielo/deshielo.

(vi) Procedimientos de prevuelo en bajas temperaturas.

(vii) Técnicas para reconocer contaminación del avión.

(3) Las tablas de "tiempos de actuación" del explotador aéreo y los procedimientos para utilización de esas tablas por el personal del explotador aéreo: "Tiempo de actuación" es el tiempo estimado en que el fluido de antihielo/deshielo permanece impidiendo la formación de escarcha o hielo y la acumulación de nieve en las superficies protegidas del avión. El tiempo de actuación tiene su inicio en el comienzo de la aplicación final del fluido antihielo/deshielo y termina cuando el fluido aplicado al avión pierde su eficacia. El tiempo de actuación debe ser apoyado por datos aceptables para la DGAC. El programa del explotador aéreo debe incluir procedimientos para los tripulantes técnicos, de acuerdo con las condiciones vigentes, aumentando o disminuyendo el tiempo de actuación determinado. El programa debe informar que el despegue, después de haber excedido cualquier tiempo de actuación máximo de la tabla del explotador aéreo, sólo es permitido si por lo menos una de las siguientes condiciones existe:

(i) Una verificación antes del despegue, como está definida en el párrafo (c) (4) de esta Sección, que determine que las alas, superficies de control y otras superficies críticas definidas en el programa del explotador aéreo están libres de escarcha, hielo o nieve.

(ii) Haya sido determinado, por un procedimiento alterno establecido en el programa aprobado del explotador aéreo, que las alas, superficies de control y otras superficies críticas definidas en el referido programa estén libres de escarcha, hielo o nieve.

(iii) Las alas, superficies de control y otras superficies críticas hayan sido nuevamente desheladas, estableciéndose un nuevo tiempo de actuación.

(4) *Procedimientos y responsabilidades para antihielo/deshielo del avión, procedimientos y responsabilidades para verificaciones antes del despegue y procedimientos y responsabilidades para verificación de contaminación antes del despegue:* Una verificación antes del despegue es una verificación de las alas y de otras superficies representativas del avión en cuanto a escarcha, hielo o nieve, dentro del tiempo de actuación establecido para ese avión. Una verificación de contaminación pre-despegue es una verificación para garantizar que las alas, superficies de control y otras superficies críticas definidas en el programa del explotador aéreo, estén libres de escarcha, hielo o nieve. Debe ser conducida dentro de los cinco minutos anteriores al inicio del despegue, debiendo efectuarse por el lado de afuera del avión a menos que el programa aprobado dé otra solución.

(d) Un explotador aéreo puede continuar operando según esta sección sin el programa requerido en el párrafo (c) de esta Sección, si incluye en su manual una afirmación de que, en cualquier condición meteorológica bajo la cual pueda ser razonablemente previsible la adherencia de escarcha, hielo o nieve a un avión, ninguno de sus aviones podrá despegar a menos que se haya verificado que las alas, superficies de control y otras superficies críticas están libres de escarcha, hielo o nieve. Tal verificación debe darse dentro de los cinco minutos anteriores al inicio del despegue y debe ser conducida por la parte exterior del avión.

121.631 Despacho o liberación inicial de vuelo, re-despacho y modificación de despacho o de liberación de vuelo

(a) Un explotador aéreo puede especificar cualquier aeródromo autorizado para el tipo de avión, como aeródromo de destino para los propósitos de despacho o liberación original del vuelo.

(b) Nadie puede permitir que un vuelo prosiga al aeródromo para el cual fue despachado o liberado, a menos que las condiciones atmosféricas en el aeródromo designado como alterno en el despacho o liberación de ese vuelo, estén previstas en los mínimos o superiores a los mínimos IFR establecidos para ese aeródromo en el horario estimado de llegada del vuelo. No obstante, el despacho o liberación del vuelo puede ser modificado en ruta, con el objeto de incluir cualquier aeródromo alterno que esté dentro del alcance del avión, según lo previsto en la Sección 121.639 hasta la Sección 121.647.

(c) Nadie puede alterar durante el vuelo un aeródromo de destino o alterno especificado en el despacho o liberación original del vuelo, a menos que el nuevo aeródromo indicado esté autorizado para el tipo de avión y que los requisitos correspondientes establecidos por la Sección 121.593 hasta la Sección 121.661 y la Sección 121.173 sean cumplidos en el momento del redespacho o modificación de liberación de vuelo.

(d) Cada persona habilitada para modificar un despacho o liberación de vuelo en ruta y que tenga que hacerlo, debe registrar tal alteración.

121.633 Reservado

121.635 Despacho desde/hacia aeropuertos de escala técnica: Explotadores aéreos regulares

Ninguna persona puede despachar una aeronave hacia o desde un aeropuerto provisional, sin estar de acuerdo con los requerimientos de esta sección aplicable al despacho de aeropuertos regulares, a menos que ese aeropuerto cumpla los requisitos de esta sección aplicable a aeropuertos regulares.

121.637 Despegues desde aeropuertos alternos y no previstos: Explotadores aéreos regulares

(a) Ningún piloto puede despegar un avión desde un aeropuerto que no está previsto en las Especificaciones de Operación a menos que:

(1) El aeropuerto y las instalaciones relacionadas sean adecuados a la operación del avión;

(2) Se pueda cumplir con las limitaciones operacionales del avión;

(3) El avión se haya despachado de acuerdo con las reglas de despacho aplicables a la operación desde un aeropuerto aprobado; y

(4) Las condiciones del tiempo en ese aeropuerto están iguales o mejores que las siguientes:

(i) Aeropuertos en territorio peruano.

Las condiciones mínimas de tiempo para el despegue establecidas en el AIP, o donde los mínimos no son establecidos para el aeropuerto: 800 pies-2 millas, 900 pies-1½ milla, o 1,000 pies-1 milla.

(ii) Aeropuertos fuera del territorio peruano.

Los mínimos de las condiciones de tiempo considerados y aprobados para el despegue por el gobierno del país en que el aeropuerto está ubicado; o donde los mínimos no son establecidos y aprobados para el aeropuerto, 800 pies-2 millas, 900 pies-1½/2 millas, o 1,000 pies-1 milla.

(b) Ningún piloto puede despegar desde un aeropuerto alternativo a menos que las condiciones de tiempo sean por lo menos iguales a los mínimos aprobados en las Especificaciones de Operación del explotador aéreo para aeropuertos alternos.

121.639 Abastecimiento de combustible: Explotadores aéreos regulares y no regulares nacionales

Ninguna persona puede despachar o despegar un avión a menos que tenga combustible suficiente:

(a) Para volar al aeropuerto al que ha sido despachado;

(b) Y de ahí volar, y aterrizar en el aeropuerto alternativo al destino donde fue despachado;

(c) Y de ahí volar por cuarenticinco (45) minutos a consumo normal de combustible a régimen de crucero.

121.641 Reservado

121.643 Reservado

121.645 Abastecimiento de combustible: Operaciones regulares y no regulares internacionales

(a) Explotadores aéreos internacionales regulares y no regulares.- Cuando el explotador certificado internacional opere dentro del territorio peruano, puede seguir los requerimientos de combustible establecidos en la Sección 121.639.

(b) Cuando el explotador certificado conduzca operaciones internacionales regulares o no regulares fuera del Perú, al menos que sea autorizado por la DGAC en sus Especificaciones de Operación, no podrá despachar o despegar un avión a menos que tenga combustible suficiente para:

(1) Volar al aeropuerto al cual fue despachado;

(2) Después de eso, volar por un período de tiempo igual al 10% del tiempo total requerido para volar del aeropuerto de origen al aeropuerto de destino;

(3) Después de eso, volar hacia y aterrizar en el aeropuerto alternativo más distante especificado en el despacho de vuelo, si se requiriera más de un alternativo;

(4) Después de eso volar por espacio de treinta (30) minutos, a velocidad de circuito de espera ("holding speed"), a una altura de mil quinientos (1,500) pies sobre el aeropuerto alternativo o el aeropuerto alternativo bajo condiciones de temperatura estándar.

(c) Cuando las aeronaves de explotadores certificados en el Perú efectúen vuelos internacionales cuyos destinos se encuentren en los países limítrofes, se efectuarán los cálculos de combustible mínimo requerido empleando los procedimientos establecidos tanto para vuelos nacionales, según la Sección 121.639, como para vuelos internacionales, según el párrafo 121.645(b); debiendo disponer la recarga de combustible de acuerdo al resultado que indique la mayor cantidad.

121.647 Factores para computar el combustible requerido

Cada persona que computa el combustible requerido para los propósitos de esta Subparte deberá considerar lo siguiente:

(a) Viento y las condiciones significativas del pronóstico del tiempo.

(b) Las demoras previstas por tráfico.

(c) Una aproximación instrumental y una posible ida de largo en el destino.

(d) Cualquier otra condición que pueda demorar el aterrizaje de la aeronave.

(e) El consumo horario utilizado para calcular la cantidad de combustible requerida para cumplir con el subpárrafo 121.645 (b)(2) de esta Parte, no puede ser menor que el consumo horario previsto en el manual de vuelo aprobado, para el peso estimado en el inicio del procedimiento de descenso al aeródromo de destino que consta en el despacho inicial del vuelo.

Para los propósitos de esta Sección, el combustible requerido será aquel adicionado al combustible no utilizable.

121.649 Condiciones mínimas de despegue y aterrizaje VFR: Explotadores aéreos nacionales

(a) Excepto como se indica en el párrafo (b) de esta Sección, sin considerar cualquier autorización del ATC, ningún piloto puede despegar o aterrizar un avión bajo condiciones VFR cuando la visibilidad o techo reportado es menor de lo siguiente:

(1) Para operaciones de día mil (1,000) pies de techo y una milla de visibilidad.

(2) Para operaciones de noche mil (1,000) pies de techo y dos millas de visibilidad.

(b) Donde una restricción local a la visibilidad de superficie existe (p. ej. humo, polvo, bruma, niebla o arena), la visibilidad aceptable para las operaciones de noche y día pueden reducirse a ½ milla, si todas las veces después del despegue y con anterioridad al aterrizaje y todos los vuelos más allá de una milla desde el linderó del aeropuerto pueden realizarse arriba o afuera del área local de restricción de visibilidad en la superficie.

(c) Los mínimos meteorológicos considerados en esta Sección no aplican a la operación VFR de aeronaves de ala fija en ninguna de las locaciones donde los mínimos meteorológicos especiales según la Sección 91.157 de estas regulaciones no son aplicables.

Las condiciones mínimas meteorológicas VFR básico de la Sección 91.155 de estas regulaciones se aplicarán en dichas locaciones.

121.651 Condiciones mínimas de tiempo para el despegue y aterrizaje IFR: Todos los poseedores de certificado

(a) A pesar de cualquier autorización del ATC, ningún piloto puede iniciar un despegue en un avión bajo condiciones IFR cuando el estado del tiempo reportado por el servicio meteorológico nacional, o una fuente aprobada por tal servicio, o por la DGAC, sean menores a los mínimos de:

(1) Las Especificaciones de Operación del poseedor del certificado; o

(2) Las cartas de procedimientos de despegue y aterrizaje IFR publicadas autorizadas, si las Especificaciones de Operación del poseedor de certificado no especifican mínimos de despegue para dicho aeródromo.

(b) Excepto como se indica en el párrafo (d) de esta Sección, ningún piloto puede o debe continuar una aproximación pasado el punto fijo de aproximación final ("final approach fix"), o donde este no es usado, comenzar el segmento de aproximación final del procedimiento instrumental:

(1) En cualquier aeropuerto, a menos que el servicio meteorológico nacional o una fuente aprobada por tal Servicio o por la DGAC emita un reporte meteorológico para ese aeropuerto; y

(2) En aeropuertos dentro del territorio peruano o en aeropuertos militares, a menos que el último reporte meteorológico para ese aeropuerto, emitido por una fuente aprobada, establezca que la visibilidad es igual o mayor a los mínimos establecidos para ese procedimiento.

Para fines de esta Sección, el término aeropuerto militar significa aeropuertos controlados y administrados por cualquier fuerza armada.

(c) Si un piloto ha comenzado el segmento final de aproximación de un procedimiento de aproximación por ins-

trumentos según el párrafo (b) de esta Sección y después recibe un informe reciente del tiempo que indica condiciones debajo de los mínimos, el piloto puede continuar la aproximación a DH o MDA.

Al alcanzar el DH o en el MDA, y en cualquier momento antes del punto de aproximación frustrada, el piloto puede continuar la aproximación más abajo del DH o MDA y aterrizar si:

(1) La aeronave está en una posición desde la cual un descenso visual sobre la pista de aterrizaje puede hacerse con un régimen normal usando maniobras normales y permita tomar contacto con la pista en la zona prevista de contacto.

(2) La visibilidad de vuelo no es menor a la visibilidad mínima establecida en el procedimiento estándar de aproximación del instrumento usado;

(3) A excepción de aproximaciones Categoría II o Categoría III en donde cualesquier requerimientos necesarios de referencia visual son especificados en la autorización que da la DGAC, por lo menos una de las referencias visuales siguientes en la pista de aterrizaje sea claramente visible e identificable por el piloto:

(i) El sistema de luces de aproximación indica al piloto que no puede descender más abajo de los cien (100) pies sobre la elevación de la zona de punto de toque, usando las luces de aproximación como referencia, a menos que las barras rojas terminales o barras rojas de fila sean también claramente visibles e identificables desde la cabina.

(ii) Identificación del umbral;

(iii) Las marcas del umbral;

(iv) Las luces del umbral;

(v) Las luces identificadoras del final de la pista de aterrizaje;

(vi) El indicador visual de inclinación de aproximación;

(vii) La zona de punto de contacto;

(viii) Las luces de la zona del punto de contacto;

(ix) La pista de aterrizaje o marcas de la pista de aterrizaje;

(x) Las luces de la pista de aterrizaje; y

(4) Ejecutando un procedimiento de descenso con aproximación directa, de no-precisión, que incorpore un punto de control visual y si se hubiere pasado ese punto, a menos que el punto no haya sido identificado por el piloto o, por atraso en la ejecución del descenso, ya no fuera posible aterrizar utilizando razones de descenso y procedimientos normales al pasar por el punto.

(d) Para los propósitos de esta sección, el segmento de aproximación final comienza en el fijo de aproximación final. Si tal fijo no existiera y el procedimiento incluye un viraje de procedimiento o viraje de base, el segmento de aproximación final comienza en el punto en que el viraje de procedimiento o de base termina y la aeronave es estabilizada en la recta, aproximándose al aeródromo en el curso de aproximación final y en la distancia prevista por el procedimiento.

(e) Cada piloto que ejecute un despegue, una aproximación o un aterrizaje IFR en aeródromo extranjero debe encuadrarse dentro de los procedimientos IFR aplicables y en los mínimos meteorológicos establecidos por la autoridad que tiene jurisdicción sobre dicho aeródromo.

121.652 Mínimos meteorológicos para aterrizaje IFR: Todos los poseedores de certificado

(a) Si el piloto al mando de un avión no tiene cien (100) horas como piloto al mando en operaciones según esta parte en el tipo de avión que opera, el MDA o DH y la visibilidad mínima para aterrizaje y los mínimos en las Especificaciones de Operación del poseedor del certificado deben ser aumentados en cien (100) pies y ½ milla (o el RVR equivalente) en los aeropuertos de operación y alternos de emergencia.

El MDA o DH y los mínimos de visibilidad no necesitan ser aumentados encima de lo aplicable al aeropuerto cuando este es usado como un aeropuerto alterno; en ningún caso los mínimos de aterrizaje pueden ser menos de trescientos (300) pies y una (1) milla.

b) Las cien (100) horas de experiencia de piloto al mando requeridas por el párrafo(a) de esta Sección pueden reducirse (no más de 50%) sustituyendo un aterrizaje bajo operaciones de esta parte por 1 hora de experiencia requerida de piloto al mando si el piloto tiene por lo menos

cien (100) horas como piloto al mando de otro avión del mismo tipo en operaciones bajo esta Parte.

(c) Los mínimos para aterrizajes especialmente reglamentados, tales como ILS categoría II o categoría III, si es autorizado por la DGAC en las Especificaciones de Operación del explotador aéreo, no se aplican hasta que el piloto al mando sujeto al párrafo (a) de esta Sección, alcance los requisitos de aquel párrafo en el tipo de avión que esté operando, sin reducciones.

121.653 [Reservado]

121.655 Aplicabilidad de informaciones sobre mínimos meteorológicos

En la conducción de operaciones según la Sección 121.649 hasta la Sección 121.652 pueden utilizarse las informaciones meteorológicas generales de un aeródromo para despegue, aproximación y aterrizajes por instrumentos en todas las pistas de ese aeródromo. No obstante, si la última información meteorológica, incluyendo informaciones verbales de la torre de control, que contenga un valor de visibilidad especificado como visibilidad de pista o alcance visual de pista (RVR) para una pista específica de ese aeródromo, ese valor prevalece para las operaciones VFR o IFR de la referida pista.

121.657 Reglas de altura de vuelo

(a) Generalidades.

A pesar de lo indicado en la Sección 91.119 o cualquier regla aplicable fuera del territorio peruano, ninguna persona puede operar una aeronave más bajo de los mínimos de los párrafos (b) y (c) de esta Sección, excepto cuando las características del terreno, la calidad del servicio meteorológico, las instalaciones de navegación disponibles y otras condiciones de vuelo permitan a la DGAC aprobar otros mínimos.

Fuera del Perú los mínimos considerados en esta norma prevalecen, a menos que mínimos más altos se indiquen en las Especificaciones de Operación del explotador aéreo o en las regulaciones del país extranjero en la cual la aeronave está operando.

(b) Operaciones VFR de día.

Ningún explotador aéreo nacional puede operar una aeronave que transporte pasajeros y ningún explotador aéreo internacional, nacional regular o no regular puede operar una aeronave bajo condiciones VFR durante el día a una altura menor de mil (1,000) pies sobre la superficie o menos de mil (1,000) pies de cualquier montaña, colina u otra obstrucción en la ruta de vuelo.

(c) Operaciones nocturnas VFR, IFR y sobre el tope.

Ninguna persona puede operar una aeronave bajo condiciones IFR incluyendo sobre el tope o de noche en condiciones VFR a una altura menor de mil (1,000) pies sobre el obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de cinco millas desde el centro del curso trazado, o, en áreas montañosas, menos de dos mil (2,000) pies sobre el obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de cinco (5) millas desde el centro del curso a volar.

(d) Operaciones diurnas sobre el tope y a alturas mínimas de ruta.

Una persona puede realizar operaciones diurnas sobre el tope en un avión en alturas de vuelo inferiores a las alturas mínimas IFR en ruta, si:

(1) La operación se conduce por lo menos mil (1,000) pies arriba del tope de la capa de nubes dispersas o cubierta completamente;

(2) El tope de la capa más baja es uniforme y a nivel;

(3) La visibilidad de vuelo es por lo menos de cinco millas; y

(4) La base de cualquier capa de nubes es por lo menos mil (1,000) pies más alta que el mínimo IFR para ese segmento de ruta.

121.659 Altitud de aproximación inicial: Explotadores aéreos nacionales

(a) Excepto lo indicado en el párrafo (b) de esta Sección, cuando se haga una aproximación inicial a una radioayuda de navegación bajo condiciones IFR, ninguna persona puede descender una aeronave más abajo a la altitud mínima autorizada para la aproximación, de acuerdo a lo especificado en el procedimiento de aproxi-

mación por instrumentos para ese tipo de sistema de aproximación.

(b) Cuando se realiza una aproximación instrumental en un vuelo conducido según el párrafo 121.657 (d), ningún piloto puede iniciar una aproximación por instrumentos hasta haber llegado sobre la facilidad de radio definitivamente establecida.

Al hacer una aproximación de instrumento en estas condiciones, ninguna persona puede descender una aeronave menos de mil (1,000) pies sobre el tope de la capa más baja de nubes o a la altura mínima determinada por la DGAC para esa aproximación IFR publicada, cualquiera que sea la más baja.

121.661 Altitud de aproximación inicial: explotadores aéreos internacionales

Cuando se efectúa una aproximación inicial a una radioayuda bajo IFR, ninguna persona puede descender por debajo de la altitud mínima aprobada en la carta de descenso instrumental para esa aproximación inicial, hasta que su arribo sobre dicha facilidad haya sido definitivamente establecida.

121.663 Responsabilidad para la liberación del despacho: Explotadores aéreos regulares nacionales e internacionales

Cada explotador aéreo nacional e internacional debe preparar una liberación de despacho para cada vuelo entre puntos especificados, basada en información proporcionada por un despachador autorizado de la aeronave.

El piloto al mando y un despachador autorizado firmarán la liberación solamente si ambos creen que el vuelo puede hacerse con seguridad.

El despachador informará al piloto sobre las condiciones en que sale el vuelo, el cual debe estar de acuerdo a las normas y el piloto firmará si está de acuerdo y no aceptará si la condición sale de las normas. El despachador incurre en delito si trata de obligar al piloto a volar fuera de condiciones seguras; el despachador, sin embargo, puede suspender, demorar o cancelar el vuelo si no se cumplen todos los requisitos seguros para el vuelo, sin opinión del piloto. El despachador autorizado de la aeronave puede delegar autoridad para la firma de una liberación de despacho para un vuelo en particular, por ejemplo en casos de despacho por vía de una central computarizada, pero no puede delegar su autoridad de despacho. Ni el piloto ni la tripulación pueden ejercer de despachadores.

121.665 Manifiesto de carga

Cada empresa aérea es responsable de la preparación y precisión del manifiesto de carga a ser llenado antes de cada despegue. El manifiesto de cada vuelo debe ser preparado y firmado por empleados del explotador aéreo designados específicamente para supervisar la carga del avión y preparar el correspondiente manifiesto de carga o por otras personas calificadas y autorizadas para tal fin por el explotador aéreo.

121.667 Planes de vuelo

(a) Explotadores aéreos regulares nacionales e internacionales.

(1) Ningún explotador aéreo regular puede autorizar un despegue y ningún piloto al mando puede despegar con un avión, a menos que el piloto al mando o un despachador de vuelo autorizado haya llenado un plan de vuelo, con todas las informaciones requeridas por la Parte 91 (o por la dependencia de tránsito aéreo competente), ante el órgano de tránsito aéreo competente o si es en el exterior, ante al órgano equivalente de dicho país.

(b) Explotadores aéreos no regulares.

(1) Ningún piloto al mando puede despegar con un avión, a menos que haya sido llenado un plan de vuelo conteniendo las informaciones requeridas por la Parte 91 y presentado ante la oficina de control competente. No obstante, si no hubiere órgano de tránsito aéreo en el aeródromo y no fuera posible comunicarse con otro órgano en las proximidades, el piloto al mando debe llenar un plan, tan pronto fuera posible después del despegue. El plan de vuelo debe abarcar el vuelo completo.

(2) Si un plan de vuelo termina en un aeródromo sin control de tránsito aéreo, el piloto al mando debe comunicarse al aterrizaje al órgano de tránsito aéreo que le fuera más accesible, por teléfono, telex u otro medio disponible

o, si es posible, dar la estimada de aterrizaje por radio, poco antes de realizarlo, a un órgano de tránsito aéreo.

Un plan de vuelo es absolutamente necesario para cada vuelo.

(3) Cuando los vuelos se operan en aeropuertos militares, el aviso de llegada o la terminación establecida en las Secciones 91.153 y 91.169 puede presentarse a través de la torre de control apropiada del aeropuerto o la facilidad aeronáutica de comunicación usada por ese aeropuerto.

(4) Copia del plan de vuelo, del reporte meteorológico del lugar de salida, de la ruta y del pronóstico del destino y el alterno, copia del peso y balance, del combustible, de los NOTAMS y del formato de liberación deben quedar firmados en la oficina de despacho y permanecer en el archivo de ese lugar no menos de noventa (90) días, los cuales deben ser mostrados a requerimiento de la DGAC.

(5) El piloto al mando de vuelos de carga sin pasajeros puede coordinar el proceso de despacho con su tripulación y el personal de operaciones y facilitación al vuelo del aeropuerto. Sin embargo, cumplirá estrictamente el MEL y lo considerado en el párrafo (c) de esta Sección.

(6) Las aeronaves para ser programadas a volar, deben ser entregadas al despachador por parte de mantenimiento, lo cual no debe ocurrir si la aeronave no cumple con el MEL.

SUBPARTE V : REGISTROS Y REPORTES

121.681 Aplicabilidad

Esta Subparte prescribe los requerimientos para la preparación, mantenimiento y actualización de registros, reportes y documentos para todos los poseedores de un certificado de explotador.

121.683 Registros de tripulantes aéreos y despachadores

(a) Cada poseedor de un certificado de explotador de transporte aéreo deberá :

(1) Mantener registros actualizados de cada tripulante aéreo; de cada despachador de aeronave (solamente para explotadores aéreos regulares) que muestren cumplimiento con este capítulo; por ejemplo, chequeos de ruta y de pericia, requisitos de ruta y avión, entrenamientos, cursos, exámenes médicos y físicos requeridos y registro de tiempo de vuelo; y

(2) Registrar cada acción tomada en lo que concierne a la liberación o inhabilitación del empleado, descalificación profesional o física de cualquier tripulante o despachador de aeronave y guardar el registro por lo menos seis meses posteriores.

(b) Explotadores aéreos no regulares:

Cada explotador aéreo no regular mantendrá los registros requeridos por el párrafo (a) de esta Sección en su base principal de operaciones, o en otra ubicación usada para esto y aprobada por la DGAC.

(c) Los sistemas de registro computarizados aprobados por la autoridad podrán ser usados en el cumplimiento con los requerimientos del párrafo (a) de esta Sección.

121.684 Registros del personal de mantenimiento

Cada poseedor de un certificado de explotador de transporte aéreo deberá mantener registros actualizados los cuales detallen las calificaciones y entrenamiento de todo el personal de mantenimiento del explotador.

121.685 Registros de aviones: Explotador de transporte aéreo regular nacional e internacional

Cada explotador aéreo regular nacional e internacional debe mantener un listado actualizado de cada avión que él opera en transporte aéreo y debe enviar una copia de dicho registro y de cada cambio a la DGAC. Aviones de los explotadores de transporte aéreo que operan bajo un acuerdo de intercambio deben ser incorporados citando el documento que avale dicho acuerdo.

121.687 Liberación de despacho

(a) La liberación de despacho puede estar en cualquier forma pero debe contener por lo menos la información siguiente en lo que concierne a cada vuelo:

(1) Número de matrícula de la aeronave.

- (2) Número del vuelo o itinerario.
- (3) Aeropuerto de salida, paradas intermedias, aeropuertos de destino y aeropuertos alternos.
- (4) Abastecimiento mínimo de combustible (galones, kilos o libras)

(b) El despacho de vuelo debe contener o tener anexadas a él las últimas informaciones y previsiones meteorológicas disponibles para los aeródromos de destino, aeródromos intermedios y aeródromos alternos. Puede, además, incluir cualquier información adicional que el piloto al mando o el despachador de vuelo considere necesario o deseable. El despacho debe ser firmado por el piloto al mando y por el despachador de vuelo, a menos que sea computarizado, en tal caso, debe ser posible identificar a los responsables del despacho.

121.689 Forma de liberación del vuelo: Operaciones no regulares

(a) A excepción de lo previsto en el párrafo (c) de esta Sección, la liberación de un vuelo puede estar en cualquier forma pero debe contener por lo menos la información siguiente, en lo que concierne a cada vuelo:

- (1) Nombre de la organización o compañía.
- (2) Marca, modelo y el número de matrícula de la aeronave que está siendo usada.
- (3) Número del vuelo o itinerario y fecha del vuelo.
- (4) Nombres de cada tripulante técnico, tripulante auxiliar y del piloto designado como piloto al mando.
- (5) Aeropuerto de salida, aeropuertos de destino, aeropuertos alternos y la ruta a seguir.
- (6) El abastecimiento mínimo de combustible (en galones, kilos o libras)
- (7) Una declaración del tipo de operación (IFR, VFR).

(b) La liberación del vuelo de aeronave debe contener o tener adjunto el informe de tiempo, pronósticos del tiempo disponibles, o una combinación de estos, para el aeropuerto de destino y aeropuertos alternos disponibles en el momento que la liberación se firma.

Puede incluir cualquier informe adicional del tiempo disponible o pronósticos que el piloto al mando considera necesario o deseable.

(c) Cada explotador de transporte aéreo regular que opera bajo las reglas de esta Parte aplicable a explotadores aéreos no regulares, cumplirá con los formatos de despacho o de liberación de vuelo requeridos, según corresponda.

121.693 Manifiesto de carga: Todos los operadores certificados

El manifiesto de carga debe contener la información siguiente en lo que concierne a la carga del avión en el momento del despegue:

- (a) El peso de la aeronave; combustible y aceite; carga y equipaje; pasajeros y tripulantes.
- (b) El peso máximo permisible para ese vuelo, que no debe exceder el menor de los pesos siguientes:

(1) El peso máximo de despegue permisible para la pista en uso (incluyendo correcciones por altura y gradiente, y las condiciones de temperatura y viento que existen en el momento del despegue).

(2) El peso máximo de despegue, considerando el consumo previsto de aceite y combustible, que permita el cumplimiento del rendimiento en ruta.

(3) El peso máximo de despegue que considere el consumo previsto de aceite y combustible, que permita el cumplimiento con el máximo peso estructural de aterrizaje a la llegada en el aeropuerto de destino.

(4) El peso máximo de despegue que considere el consumo previsto de aceite y combustible, que permita el cumplimiento de la longitud de pista requerida a la llegada al destino y aeropuertos alternos.

(c) El peso total computado bajo procedimientos aprobados.

(d) Evidenciar que la aeronave se carga según una planilla aprobada que asegura que el centro de gravedad está dentro de los límites aprobados.

(e) Nombres de pasajeros, a menos que tal información sea mantenida por otros medios por el explotador.

121.695 Disposición del manifiesto de carga, liberación de despacho y planes de vuelo: Operadores regulares

(a) El piloto al mando de un avión llevará en el mismo:

(1) Una copia del manifiesto de carga completo (o información de ello, excepto información que concierne a la distribución de carga y pasajero);

(2) Una copia de la liberación de despacho; y

(3) Una copia del plan de vuelo (el formato ATC y la planificación del vuelo a trabajarse durante el mismo).

(b) El Explotador aéreo guardará las copias de los registros requeridos en esta sección al menos por tres meses.

121.697 Disposición del manifiesto de carga, liberación de vuelo y planes de vuelo: Operadores no regulares

(a) El piloto al mando de un avión llevará en el mismo el original o una copia firmada de:

(1) Manifiesto de carga;

(2) Liberación de vuelo;

(3) Aprobación para el retorno al servicio de aeronavegabilidad;

(4) Permiso o certificado de ruta del piloto;

(5) Plan de vuelo (el formato ATC y la planificación del vuelo a trabajarse durante el mismo)

(b) Si un vuelo se origina en la base principal de operaciones del explotador, él retendrá una copia firmada de cada documento enumerado en el párrafo (a) de esta Sección.

(c) Salvo lo previsto en el párrafo (d) de esta Sección, si un vuelo se origina en un lugar distinto de la base principal de operaciones, el explotador, el piloto al mando (u otra persona de tierra que sea autorizada por el explotador), enviará por correo, antes o después de la salida del vuelo, las copias de los documentos enumerados en el párrafo (a) de esta Sección, debidamente firmados a la base principal de operaciones.

(d) Si un vuelo se origina en un lugar distinto de la base principal de operaciones, y hay en el lugar una persona para administrar la salida del vuelo, él podrá mantener y guardar los documentos enumerados en el párrafo (a) de esta Sección por no más de treinta (30) días antes de enviarlos a la base principal del explotador.

Sin embargo, los documentos para un vuelo particular no necesitan ser adicionalmente retenidos en el lugar si se enviaron a la base principal de operaciones.

(e) El explotador no regular debe:

(1) Identificar en su manual de operaciones a la persona que tiene la custodia de las copias de los documentos retenidos según el párrafo (d) de esta Sección; y

(2) Retener en su base de operaciones, el original o una copia de los registros requeridos por esta sección, al menos por tres meses.

121.701 Informe técnico de vuelo (ITV) o bitácora

(a) Cada persona que tome una acción de mantenimiento, ya sea por falla o mal funcionamiento en la estructura, motor, hélice, sistemas o sus componentes, debe efectuar el registro de mantenimiento correspondiente en el ITV o bitácora de la aeronave, en concordancia con lo prescrito en el párrafo 121.380(b).

(b) Cada poseedor de un certificado de explotador deberá tener un procedimiento aprobado para conservar copias adecuadas de los registros requeridos en el párrafo (a) de esta Sección en la aeronave, en un lugar rápidamente accesible a cada miembro de la tripulación de vuelo, y deberá incorporar ese procedimiento en el Manual General de Operaciones.

121.702 Registro de combustible y de aceite

(a) Cada titular de un certificado de explotador deberá llevar registros del consumo de combustible y aceite para permitir que la DGAC se cerciore de que, en cada vuelo se cumplen con las reservas reglamentarias.

(b) El titular de un certificado de explotador conservará los registros de combustible y aceite durante un período no menor de noventa (90) días calendario.

121.703 Reporte de confiabilidad mecánica

(a) Cada titular de un certificado de explotador deberá informar la ocurrencia o detección de cada falla, mal funcionamiento o defecto concerniente a:

(1) Fuego durante el vuelo, y si el sistema de alarma de fuego correspondiente funcionó adecuadamente;

(2) Fuego durante el vuelo, no protegido por sistema de alarma;

(3) Falsa alarma de fuego durante el vuelo;

(4) Un sistema de escape de gases del motor que cause daño durante el vuelo al motor, estructura adyacente, equipos o componentes;

(5) Un componente de aeronave que cause acumulación o circulación de humo, vapor, o vapores tóxicos y nocivos en el compartimento de tripulación técnica o de pasajeros durante el vuelo;

(6) Apagado de un motor (potenciado por turbina) durante el vuelo debido a la extinción del fuego en las cámaras de combustión ("flame out");

(7) Apagado de motor durante el vuelo cuando ocurre daño externo al motor o a la estructura del avión;

(8) Apagado de motor durante el vuelo debido a ingestión de objetos extraños o congelamiento;

(9) Apagado de más de un motor durante el vuelo;

(10) Un sistema de embanderamiento de hélice o incapacidad del sistema de control la sobrevelocidad de la hélice durante el vuelo;

(11) Un sistema de combustible o de vaciado de combustible que afecte el flujo de combustible, o que cause fugas peligrosas durante el vuelo;

(12) Una involuntaria extensión o retracción del tren de aterrizaje; o apertura o cierre de las puertas del tren de aterrizaje durante el vuelo;

(13) Componentes del sistema de freno que produzcan una pérdida de la fuerza actuante del freno cuando la aeronave está en movimiento sobre la tierra;

(14) Estructura de la aeronave que requiera reparación mayor;

(15) Rajaduras, deformaciones permanentes, o corrosión de la estructura de la aeronave, si son mayores que los máximos permitidos por el fabricante o la DGAC;

(16) Sistemas o componentes de la aeronave, que obliguen a tomar acciones de emergencia durante el vuelo (excepto acción de apagado de un motor); y

(17) Los sistemas de evacuación de emergencia o sus componentes, incluyendo todas las salidas de emergencia; o el sistema de luces de evacuación de emergencia de pasajeros; o el equipamiento de evacuación que se encuentre defectuoso; o que este falle cuando realiza las funciones para las cuales fue concebido durante una situación de emergencia o durante la instrucción, prueba, mantenimiento y demostración; o que se despliegue inadvertidamente.

(b) Para el propósito de esta Sección, la expresión "en vuelo" o "durante el vuelo" significa el período desde el momento en que el avión deja la superficie de la tierra en el despegue hasta que toca el piso en el aterrizaje.

(c) En adición a los informes requeridos por el párrafo (a) de esta Sección, cada poseedor de un certificado de explotador debe informar cualquier otra falla, mal funcionamiento o defecto en una aeronave, que ocurra o sea detectado en cualquier momento, si en su opinión esa falla o defecto ha puesto en peligro o puede hacer peligrar la operación segura de la aeronave.

(d) Cada poseedor de un certificado de explotador debe enviar el reporte requerido por esta sección por escrito a la DGAC, cubriendo cada período de veinticuatro (24) horas (que comienza a las 09:00 horas local de cada día, hasta las 09:00 horas del día siguiente), dentro del período no mayor a los setentidós (72) horas posteriores a la ocurrencia de la novedad o del retorno del piloto al mando a su base. Sin embargo, un reporte ocurrido los días sábados, domingos o feriados deberá ser enviado el próximo día útil siguiente, debiendo comunicar, según la gravedad del caso, a la Oficina de Supervisión de Operaciones Aéreas (OSOA).

(e) El poseedor de un certificado de explotador deberá transmitir los reportes requeridos por esta Sección en una manera y en un formulario que sea conveniente para su sistema de comunicación y procedimientos, y deberá incluir en su reporte toda la información disponible según lo siguiente:

- (1) Modelo y matrícula que identifique a la aeronave.
- (2) Nombre del explotador.

(3) La fecha, número de vuelo y fase durante la cual ocurrió el incidente (ej: pre vuelo, despegue, ascenso, crucero, descenso, aterrizaje, e inspección)

(4) El procedimiento de emergencia efectuado (ej: aterrizaje no programado y descenso de emergencia).

(5) La naturaleza de la falla, mal funcionamiento o defecto.

(6) Identificación de la parte y sistema involucrado, incluyendo información disponible pertinente a la designación tipo del componente mayor y el tiempo entre inspección y/o reparación mayor.

(7) Causa aparente de la falla, mal funcionamiento o defecto (ej: desgaste, rajaduras, deficiencias de diseño, o error humano).

(8) Si la parte fue reparada, reemplazada, enviada al fabricante o cualquier otra acción tomada.

(9) Si la aeronave fue considerada en condición de no aeronavegabilidad.

(10) Otra información pertinente necesaria para una mejor identificación, determinación de la magnitud de la falla, o acción correctiva.

(f) Reservado.

(g) Ninguna persona puede retener un reporte requerido por esta sección, aún si no está disponible toda la información.

(h) Cuando el poseedor de un certificado de explotador obtiene información adicional, incluyendo información del fabricante u otra agencia concerniente a informes requeridos por esta Sección, debe remitirlo inmediatamente como un suplemento al primer informe y referir la fecha y lugar de remisión de ese primer informe.

121.705 Reporte sumario de interrupción mecánica

Cada poseedor de un certificado de explotador debe enviar a la DGAC mensualmente un reporte sumario de las siguientes ocurrencias:

(a) Cada interrupción de un vuelo, cambio no programado de avión, o parada no programada o desviación de una ruta, causada por dificultades mecánicas conocidas o sospechadas, que no sean requeridas de ser reportadas según la Sección 121.703 de esta Subparte.

(b) El número de motores removidos prematuramente por mal funcionamiento, falla o defecto, listado por fabricante, modelo y el tipo de la aeronave en la cual estaba instalado.

(c) El número de hélices puestas en bandera en vuelo, listadas por tipo de hélice motor y aeronave en los que estaban instaladas. Hélices puestas en bandera para instrucción, demostración o chequeo de vuelo, no necesitan ser reportados.

121.707 Reporte de reparaciones y alteraciones

(a) Cada poseedor de un AOC, tan pronto termine una reparación o alteración, deberá preparar un reporte de toda reparación o alteración mayor en un fuselaje, motor, hélice o accesorio de una aeronave operados por él.

(b) El poseedor de un AOC deberá remitir a la DGAC una copia de cada reporte de reparación y alteración mayor de acuerdo a lo establecido en la Parte 43, y deberá conservar una copia de cada reporte disponible para el Inspector principal de mantenimiento (IPM) designado.

121.708(a) Reporte sumario de actividad mensual de flota

(a) Cada poseedor de un AOC deberá enviar a la DGAC un reporte sumario de actividad mensual de flota, tanto de aeronaves como de motores.

(b) En dicho reporte se deberá indicar, para cada una de las aeronaves que operen y en forma mensual, lo siguiente:

- (1) Horas voladas y cantidad de ciclos operados;
- (2) Cantidad de vuelos;
- (3) Cantidad de demoras técnicas, de tiempo mayor a quince (15) minutos en la base principal y/o en las escalas;
- (4) Relación porcentual de vuelos sin demora técnica vs. vuelos totales;
- (5) Promedio de horas de vuelo por día/mes, por avión y motor;
- (6) Resumen indicando para cada demora técnica:

- Fecha
- Lugar

- Tiempo de demora
- Identificación del vuelo
- Matrícula de la aeronave
- Motivo de la demora
- Indicar si la novedad se produjo en "cabecera de pista"
- Indicar si la novedad se produjo al retorno al lugar de partida.

(7) Tiempo entre reportes. Ciclos/horas

(8) Tiempo remanente a próxima inspección: ciclos/horas

(9) Tiempo remanente a próxima reparación mayor: ciclos/horas.

(c) El mencionado reporte se debe hacer en forma mensual calendario, debiéndose enviar a la DGAC antes de los quince (15) días calendario del mes subsiguiente al correspondiente del reporte.

121.708(b) Reporte mensual de inspecciones y trabajos de mantenimiento

(a) Cada poseedor de un AOC deberá enviar a la DGAC un reporte mensual de inspecciones y trabajos de mantenimiento.

(b) En dicho reporte se deberá indicar, para cada aeronave de la flota, en forma mensual, lo siguiente:

(1) Matrícula, fabricante y modelo de las aeronaves;

(2) Inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se estén realizando durante el mes, indicando en cada una:

(i) Tiempo total, ciclos totales, tiempo calendario;

(ii) Tipo de Inspección o trabajos de mantenimiento;

(iii) Ciclos/horas para próxima inspección - ciclos/horas después de última inspección;

(iv) Directivas de Aeronavegabilidad (AD) cumplidas en inspección o trabajos de mantenimiento; y

(v) Observaciones que se estimen convenientes.

NOTA. - Si las Directivas de Aeronavegabilidad no son cumplidas en una inspección, indicar: fecha, ciclos/horas totales de la aeronave (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente AD para tiempo de cumplimiento), así como la razón del no cumplimiento.

(c) En dicho reporte se deberá indicar, para cada motor de las aeronaves de la flota, en forma mensual, lo siguiente:

(1) Número de serie, fabricante y modelo de las aeronaves.

(2) Inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se están realizando durante el mes, indicando en cada una:

(i) Tiempo total, tiempo calendario, ciclos totales (si es aplicable);

(ii) Horas o tiempo calendario desde la última reparación o inspección mayor ("overhaul");

(iii) Tipo de inspección o trabajos de mantenimiento;

(iv) Directivas de Aeronavegabilidad (AD), Normas Técnicas Complementarias (NTC) y Directivas Técnicas cumplidas;

(v) Observaciones que se estimen convenientes.

NOTA. - Si las AD, NTC y Directivas Técnicas no son cumplidas en una inspección, indicar: fecha, ciclos/horas totales de los motores afectados (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente AD para tiempo de cumplimiento), así como la razón del no cumplimiento.

(d) En dicho reporte se deberá indicar, para cada hélice de las aeronaves de la flota, en forma mensual, lo siguiente

(1) Número de serie, fabricante y modelo de las aeronaves.

(2) Inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se están realizando durante el mes, indicando en cada una:

(i) Tiempo total, tiempo calendario, ciclos totales (si es aplicable);

(ii) Horas desde URM, tiempo calendario desde URG;

(iii) Tipo de inspección o trabajos de mantenimiento;

(iv) Número de parte y de serie de las palas;

(v) Directivas de Aeronavegabilidad cumplidas;

(vi) Observaciones que se estimen convenientes.

NOTA. - Si las AD, NTC y Directivas Técnicas no son cumplidas en una inspección, indicar: fecha, horas totales de las palas afectadas (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente AD, NTC y Directivas Técnicas para su cumplimiento), así como la razón del no cumplimiento.

121.709 Aprobación para el retorno al servicio de aeronavegabilidad o registro en el informe técnico de vuelo (ITV) de la aeronave

(a) Cada poseedor de un AOC no deberá operar una aeronave a menos que ésta sea mantenida y aprobada para su retorno al servicio por un TMA o bajo un sistema equivalente de mantenimiento, cualquiera de los cuales debe ser aceptable para la Autoridad Aeronáutica del país de matrícula.

(b) Cada poseedor de un AOC que usa un sistema equivalente de mantenimiento no deberá operar una aeronave después de haber sido aprobada para su retorno al servicio de acuerdo al párrafo (a), a menos que dicha aprobación para el retorno al servicio sea realizada por una persona debidamente licenciada y habilitada de acuerdo a la Parte 65 Subpartes E y G. La aprobación para el retorno al servicio deberá ser hecha de acuerdo con los procedimientos establecidos en el MGM del poseedor del AOC.

(c) Cada poseedor de un AOC que usa un TMA no deberá operar una aeronave después de haber sido aprobada para su retorno al servicio de acuerdo al párrafo (a), a menos que un apropiado registro sea hecho en el ITV de acuerdo a los procedimientos establecidos en el MGM del poseedor del AOC y aceptable para la DGAC.

(d) Ningún poseedor de un AOC puede operar una aeronave después de realizado un mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones en esa aeronave, a menos que prepare o haga preparar:

(1) Una aprobación para el retorno al servicio de aeronavegabilidad; o

(2) Un registro apropiado en el informe técnico de vuelo (ITV) de la aeronave.

(e) La aprobación para el retorno al servicio de aeronavegabilidad o registro en el ITV requerido por el párrafo (d) de esta Sección debe:

(1) Ser preparada en concordancia con los procedimientos detallados en el MGM del poseedor del AOC;

(2) Incluir una certificación que señale que:

• El trabajo, debidamente identificado, fue realizado de acuerdo con los requerimientos del MGM;

• Todos los ítems requeridos para ser inspeccionados, fueron hechos por una persona autorizada, la misma que determinó que el trabajo fue satisfactoriamente realizado;

• No existen condiciones conocidas que pongan a la aeronave en condición de perder su aeronavegabilidad; y

• La manera como el trabajo ha sido realizado corresponde a la tarea encomendada y la aeronave está en condición para una operación segura.

(3) Ser firmada por una persona que posea una licencia y habilitación adecuada y esté autorizada según el MGM del poseedor del AOC.

(4) No obstante el párrafo (e)(3) anterior, después del mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones realizadas por un Taller de Mantenimiento Aeronáutico (TMA) autorizado bajo las disposiciones establecidas en la Subparte C de la Parte 145, la aprobación para retorno al servicio o registro puede ser firmada por una persona autorizada por ese TMA.

(f) Cuando es preparado un formulario de aprobación para retorno al servicio de aeronavegabilidad, el poseedor del AOC debe entregar una copia al piloto y debe conservar un registro de ello por lo menos durante sesenta (60) días.

(g) El poseedor de un AOC puede establecer en su MGM que el solo hecho de firmar según lo indicado en los subpárrafos (e)(3) ó (e)(4), cumpla con lo indicado en el párrafo (e)(2).

121.711 Registros de comunicación

Cada explotador aéreo de servicio nacional e internacional registrará cada contacto radial independiente en ruta entre la base y el piloto y guardará un registro por lo menos por treinta (30) días. Dicho registro puede ser magnetofónico o simplemente escrito y debe registrar la comunicación diaria y detallada en cada ruta o segmento de ruta que se opere.

121.713 Retención de contratos y enmiendas: Operadores comerciales

(a) Cada explotador de servicios aéreos guardará una copia de cada contrato escrito bajo los cuales provee servicios como explotador aéreo, por un período de por lo menos un (1) año después de la fecha de la ejecución del contrato.

En el caso de un contrato oral, guardará un memorándum afirmando sus elementos, y cualquier enmienda al mismo, por un período de por lo menos un (1) año después de la ejecución del contrato o modificación del mismo.

(b) Ningún explotador certificado podrá contratar los servicios de un explotador de transporte aéreo que no se encuentre debidamente certificado bajo Parte 121 de estas regulaciones.

121.715 Informes de emergencias médicas en vuelo

(a) Por un período de veinticuatro (24) meses que comienza con la fecha de vigencia de esta regla, cada explotador certificado mantendrá los registros sobre cada emergencia médica que ocurra durante el vuelo, el mismo que resulta en el uso del botiquín médico de emergencia requerido bajo el Apéndice A; en la desviación de la aeronave; o en la muerte de un pasajero o tripulante. Estos registros incluirán una descripción de cómo el botiquín médico se usó; por quién; y el resultado de la emergencia.

(c) El poseedor de un AOC someterá estos registros, o un resumen de estos, a su Inspector Principal de Operaciones (IPO) asignado, dentro de los treinta (30) días posteriores al fin de cada período de doce (12) meses, durante los veinticuatro (24) meses especificados en el párrafo (a).

121.717 Requerimiento de acceso a informaciones y actualización de regulaciones, documentos, registros, inspecciones y reportes, vía red informática.

(a) Después del 31 de Julio del 2002, todo explotador certificado bajo esta Parte deberá acreditar capacidad de acceso a, y manejo adecuado de, la red informática (Internet), como una vía de acceder a informaciones, actualizar normas y documentos, y reportar aquellos ítems que la autoridad considere pertinente; todos referidos a los asuntos técnicos de operaciones y mantenimiento requeridos por esta Parte.

(b) Toda información de actualización de normas, regulaciones, manuales y documentos que sea obtenida por vía de la red informática será considerada como válida, siempre que cuente con la aprobación del Inspector Principal de Operaciones (IPO) y/o de Mantenimiento (IPM).

(c) A partir del 1 de Agosto del 2003 todos los explotadores certificados bajo esta Parte deberán acreditar capacidad de reportar por vía de la red informática (Internet), aquellos archivos, registros, informes, inspecciones, etc que la autoridad considere pertinente y para lo cual establecerá y aprobará previamente los procedimientos y formatos a implementarse.

APÉNDICE A: BOTIQUÍN DE PRIMEROS AUXILIOS, BOTIQUÍN DE EMERGENCIAS MÉDI-CAS Y EQUIPO (KIT) DE SUPERVIVENCIA

BOTIQUÍN DE PRIMEROS AUXILIOS

El botiquín de primeros auxilios aprobado por la Sección 121.309 de la Parte 121, debe satisfacer las siguientes especificaciones y requerimientos:

1) Cada botiquín de primeros auxilios debe ser impermeable y limpio, y debe contener solamente materiales aprobados por el Ministerio de Salud de la República Peruana.

2) Los botiquines de primeros auxilios requeridos deben estar distribuidos tanto como sea práctico en toda la aeronave, y ser accesibles en forma rápida por la tripulación de cabina (asistentes de vuelo).

3) El número mínimo de botiquines de primeros auxilios requerido es el siguiente:

Nº de Pasajeros	Nº de Botiquín de Primeros Auxilios
0 - 50	1
51 - 150	2
151 - 250	3
más de 250	4

4) Excepto lo previsto en el párrafo (6), cada botiquín de primeros auxilios debe contener al menos los siguientes contenidos aprobados:

CONTENIDO	CANTIDAD
Un manual de primeros auxilios	1
Código de señales visuales de tierra a aire	Anexo 12 OACI
Banda adhesiva	16
Gasa antiséptica	20
Bandas compresivas de 10 cm (4")	8

5) Los elementos para entablillar piernas y brazos que no estén dentro de los botiquines de primeros auxilios, deberán estar ubicados en algún lugar accesible y tan cerca como sea posible del botiquín.

CONTENIDOS	CANTIDAD
Banda triangular para sostener brazos 1m (40")	5
Tabillitas para brazos (no inflable)	1 juego
Tabillitas para piernas (no inflable)	1 juego
Rollo de venda ancha 0.1 m (4")	4
Rollo de cinta adhesiva de 0.025	2
Tijeras para vendas	1
Pomada oftálmica	1 tubo
Atomizador nasal descongestivo	1
Repelente de insectos	1
Colirio emoliente	1
Crema para quemaduras de sol	1
Limpiador/antiséptico cutáneo hidrosoluble	120 ml.
Productos para quemaduras extensas	1 tubo
Analgésicos	10 comp.
Anti-espasmódicos	8 comp.
Estimulante del sistema nervioso central	20 comp.
Estimulante circulatorio	30 comp.
Vasodilatadores coronarios	40 comp.
Medicación antieméutica	12 comp.
Medicación para el mareo	12 comp.
Tubo plástico para respiración artificial	1 juego
Férulas	1 juego

BOTIQUÍN DE EMERGENCIAS MÉDICAS:

El botiquín aprobado requerido en la Sección 121.309 de la Parte 121 para los pasajeros, debe satisfacer las siguientes especificaciones y requerimientos:

1) Equipo médico de emergencia aprobado, que deberá estar guardado de tal manera que permanezca protegido del polvo, humedad y temperaturas que lo deterioren.

2) Durante la operación de cada aeronave, que transporte pasajeros, deberá haber a bordo un botiquín de emergencias médicas aprobado, localizado de tal manera que sea rápidamente alcanzado por la tripulación.

3) Dicho botiquín deberá contar, como mínimo, con los siguientes contenidos mantenidos en las cantidades especificadas:

CONTENIDO	CANTIDAD
Equipos:	
Guantes quirúrgicos estériles	1
Instrumento para medir presión	1
Estetoscopio	1
Tijeras estériles	1 juego.
Pinzas hemostáticas	1
Vendaje hemostático o torniquete	1
Equipo estéril para suturar heridas	1 juego.
Jeringas y agujas desechables	4
Asa y hoja de escalpelo desechables	1
Medicamentos:	
Vasodilatadores coronarios	40 comp.
Analgésicos	10 comp.
Diuréticos	20 comp.
Antialérgicos	20 comp.
Esteroides	14 comp.

CONTENIDO	CANTIDAD
Sedantes	10 comp.
Hergometrina	40 comp.
Estupefaciente en forma inyectable	1
Broncodilatador inyectable	1 ampo.

KIT DE SUPERVIVENCIA:

El equipo de supervivencia requerido por las Partes 121 y 135 deberá estar compuesto, como mínimo, de los siguientes ítems, aunque no de manera exclusiva, y en cantidades acordes con el tipo de operación a realizarse:

Un Manual de Supervivencia.
Sopas deshidratadas.
Cajas de fósforos de 16 unidades.
Equipos de purificación de agua.
Bolsas recolectoras de agua.
Bolsas de agua (selladas).
Raciones de supervivencia.
Equipo de pesca y malla.
Cuchillo multiusos.
Silbato.
Brújula.
Espejo de señales.
Frazadas térmicas.
Repelente de insectos.
Cuerda (36 metros) de 1000 libras de resistencia.
Ungüento de quemaduras solares.
Pistolas de señales.
Cartuchos para pistolas de señales.
Señales luminosas (noche) fumígenas (día).
Linterna.
Repuestos para batería de linternas.
Toallas húmedas desinfectantes.
Raciones de comida (fodd rations).
Velas de larga duración
Caja de leñador.

APÉNDICE B: ESPECIFICACIONES DE REGISTRADOR DE VUELO PARA AVIONES

En el Anexo 6 de OACI, Parte I, Adjunto D, figura un texto de orientación detallado sobre los registradores de vuelo para aviones.

02111

PODER JUDICIAL**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA****Autorizan a procuradora iniciar acciones legales contra presunto responsable de presentar certificado judicial de antecedentes penales falsificado****RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA DE LA PRESIDENCIA DEL PODER JUDICIAL
R.A. N° 029-2003-P-PJ**

Lima, 30 de enero del 2003

VISTO:

El Memorándum N° 028-2003-RNC-GSJR-GG/PJ, de la Jefa del Registro Nacional de Condenas; y,

CONSIDERANDO:

Que, mediante Memorándum N° 028-2003-RNC-GSJR-GG/PJ, la Jefa del Registro Nacional de Condenas, comunica que el día martes 14 de enero del 2003, el señor JULIO FERNANDO RIVERA PAIVA, se presentó al Registro Nacional de Condenas por encargo de la Gerencia de Seguridad y de la Gerencia de Recursos Humanos del SWIS-SOTEL - LIMA, con el objeto de verificar la validez del Certificado Judicial de Antecedentes Penales que presentara a dicha empresa el señor JAIME LUIS BAQUERO MEZA;

Que luego del examen respectivo se determinó que el Certificado Judicial de Antecedentes Penales es un documento falsificado;

Que, los hechos antes expuestos constituyen presuntos ilícitos penales los cuales deben ser debidamente investigados por las autoridades correspondientes a fin de determinar las responsabilidades del caso, en consecuencia resulta necesario autorizar a la Sra. Procuradora Pública del Poder Judicial, a fin de que inicie las acciones legales pertinentes ante las autoridades respectivas;

Que en uso de las facultades conferidas por el Texto Único Ordenado de la Ley Orgánica del Poder Judicial - D.S. N° 017-93-JUS; y artículo 12° del Decreto Ley N° 17537 sobre Representación y Defensa del Estado en juicio modificado por Decreto Ley N° 17667;

SE RESUELVE:

Artículo Primero.- Autorizar a la Procuradora Pública a cargo de los Asuntos Judiciales del Poder Judicial para que inicie las acciones legales pertinentes contra el Sr. JAIME LUIS BAQUERO MEZA por los hechos expuestos en la parte considerativa de la presente Resolución.

Artículo Segundo.- Remitir copia de esta Resolución, así como los antecedentes del caso a la mencionada Procuradora Pública, para los fines correspondientes.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

HUGO SIVINA HURTADO
Presidente

02163

CORTES SUPERIORES DE JUSTICIA**Designan vocal provisional de sala especial y encargan a magistrada despachos del 18° y 25° Juzgados Civiles de Lima****RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA
N° 0060-2003-P-CSJL/PJ**

Lima, 3 de febrero del 2003

VISTA:

La Resolución Administrativa número 0052-2003-P-CSJL/PJ de fecha 24 de enero del año en curso; y,

CONSIDERANDO:

Que, mediante el artículo primero de la Resolución de Vista, el Despacho de esta Presidencia dispuso la conformación de las Salas Superiores que asumirán competencia durante el primer periodo vacacional programado por el Consejo Ejecutivo del Poder Judicial, esto es del 1 de febrero al 2 de marzo del actual;

Que, en uno de los extremos del artículo referido precedentemente se dispuso la conformación de la Sala Penal Especial de Vacaciones de la Corte Superior de Justicia de Lima, disponiéndose que el doctor Marco Antonio Lizárraga Rebaza, Vocal Provisional de la misma, haga uso de las vacaciones correspondientes en el período señalado; y siendo necesaria la designación de un Magistrado que complete el colegiado exigido al interior de la Sala Penal en mención resulta prudente adoptar las medidas administrativas pertinentes debiéndose tener en cuenta para tal efecto la antigüedad de los Magistrados de Primera Instancia advertida en el Cuadro correspondiente;

Que, estando a la facultad conferida por los incisos 3) y 9) del artículo 90° de la Ley Orgánica del Poder Judicial;

SE RESUELVE:

Artículo Primero.- DESIGNAR al doctor RAFAEL MARCOS MEDEL HERRADA, Juez Titular del Décimo Octavo Juzgado Civil de Lima, como Vocal Provisional de la Sala Penal Especial de Lima, a partir del 4 de febrero al 2 de marzo del 2003, estando a lo expuesto en el segundo considerando de la presente Resolución.

Artículo Segundo.- DISPONER que la doctora GIULIANA BRINDANI FARIAS RÍOS, Juez Suplente Coordinadora Supernumeraria de los Juzgados Civiles de Lima, asuma el Despacho del Décimo Octavo Juzgado Civil de Lima, del 4 de febrero al 2 de marzo del actual, estando a lo resuelto en el artículo precedente; debiéndose encargarse además del 25° Juzgado Civil de Lima, por el período referido.

Artículo Tercero.- PONER la presente Resolución en conocimiento de la Presidencia del Poder Judicial, del Consejo Ejecutivo del Poder Judicial, de la Oficina de Control de la Magistratura, de la Gerencia General, de la Supervisión de Personal, de la Fiscalía de la Nación, del Juez Decano de Jueces de Primera Instancia y de la Oficina de Administración Distrital de la Corte Superior de Justicia de Lima.

Regístrese, publíquese, cúmplase y archívese.

VÍCTOR RAÚL MANSILLA NOVELLA
Presidente de la Corte Superior
de Justicia de Lima

02174

Dictan disposiciones complementarias para distribución de la carga procesal entre salas penales con reos en cárcel y reos libres durante primer período vacacional

**RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA
N° 0061-2003-P-CSJL/PJ**

Lima, 3 de febrero del 2003

VISTO Y CONSIDERANDO:

Que, el artículo primero de la Resolución Administrativa N° 0059-2003-P-CSJL/PJ de fecha 31 de enero del año en curso dispuso, en uno de sus extremos, los alcances referidos a la competencia que asumirán las Salas Penales con Reos en Cárcel y Reos Libres durante el primer período vacacional; y siendo necesario emitir disposiciones complementarias que permitan viabilizar adecuadamente la competencia en mención resulta prudente expedir los alcances que regularán dichas disposiciones durante el período referido;

Por tales razones y en uso de facultades previstas y otorgadas por los incisos 3) y 9) del artículo 90° del Texto Único de la Ley Orgánica del Poder Judicial;

SE RESUELVE:

Artículo Primero.- DISPONER que las Salas Penales de Vacaciones para Procesos con Reos en Cárcel asumirán la carga procesal de las Salas Penales de la especialidad en mención de la siguiente manera:

Salas Penales de Vacaciones para Procesos con Reos en Cárcel

- La Primera Sala Penal de Vacaciones asumirá la carga procesal correspondiente a la Primera y Segunda Sala Penal para Procesos con Reos en Cárcel.

- La Segunda Sala Penal de Vacaciones asumirá la carga procesal correspondiente a la Tercera y Cuarta Sala Penal para Procesos con Reos en Cárcel.

Artículo Segundo.- DISPONER que las Salas Penales de Vacaciones para Procesos con Reos Libres asumirán la carga procesal de las Salas Penales que a continuación se detallan:

- La Primera Sala Penal de Vacaciones asumirá la carga procesal correspondiente a la Sexta Sala Penal.

- La Segunda Sala Penal de Vacaciones asumirá la carga procesal correspondiente a la Cuarta Sala Penal.

- La Tercera Sala Penal de Vacaciones asumirá la carga procesal correspondiente a la Quinta Sala Penal.

Artículo Tercero.- PONER la presente Resolución en conocimiento de la Presidencia de las Salas Penales de Vacaciones para Procesos con Reos en Cárcel.

Regístrese, publíquese, cúmplase y archívese.

VÍCTOR RAÚL MANSILLA NOVELLA
Presidente de la Corte Superior
de Justicia de Lima

02170

ORGANISMOS AUTÓNOMOS

BANCO CENTRAL DE RESERVA

Índice de reajuste diario a que se refiere el Art. 240° de la Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros, correspondiente al mes de febrero

CIRCULAR N° 003-2003-EF/90

Lima, 3 de febrero de 2003

El índice de reajuste diario, a que se refiere el artículo 240° de la Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros, correspondiente al mes de febrero es el siguiente:

DÍA	ÍNDICE
1	5,79339
2	5,79386
3	5,79432
4	5,79479
5	5,79526
6	5,79573
7	5,79620
8	5,79667
9	5,79714
10	5,79760
11	5,79807
12	5,79854
13	5,79901
14	5,79948
15	5,79995
16	5,80042
17	5,80088
18	5,80135
19	5,80182
20	5,80229
21	5,80276
22	5,80323
23	5,80370
24	5,80417
25	5,80464
26	5,80511
27	5,80557
28	5,80604

El índice que antecede es también de aplicación para los convenios de reajuste de deudas que autoriza el artículo 1235° del Código Civil.

Se destaca que el índice en mención no debe ser utilizado para:

- a. Calcular intereses, cualquiera fuere su clase.
- b. Determinar el valor al día del pago de las prestaciones a ser restituidas por mandato de la ley o resolución judicial (artículo 1236° del Código Civil, en su texto actual consagrado por la Ley N° 26598).

HENRY BARCLAY
Gerente General

02182

CONSEJO NACIONAL DE LA MAGISTRATURA

FE DE ERRATAS

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE LA MAGISTRATURA Nº 030-2003-CNM

Mediante Oficio Nº 102-2003-GAF-CNM, el Consejo Nacional de la Magistratura solicita se publique Fe de Erratas del Reglamento de Procesos Disciplinarios del Consejo Nacional de la Magistratura aprobado mediante la Resolución Nº 030-2003-CNM, publicada en nuestra edición del día 2 de febrero de 2003, en la página 238422.

DICE:

Artículo 27º.- ... La resolución que emite el pleno es inimpugnable.

Artículo 39º.- ...

c) Hasta quince días para que el consejero ponente emita informe a la Comisión.

d) Hasta cinco días para que la Comisión emita informe al pleno.

DEBE DECIR:

Artículo 27º.- ... La Resolución que emite el Pleno es inimpugnable.

Artículo 39º.- ...

c) Hasta quince días para que el Consejero ponente emita informe a la Comisión.

d) Hasta cinco días para que la Comisión emita informe al Pleno.

Asimismo, en el documento enviado a publicar, se ha omitido consignar los nombres de los señores miembros del Consejo Nacional de la Magistratura, firmantes del mencionado Reglamento:

DR. RICARDO LA HOZ LORA
Presidente

DR. LUIS FLORES PAREDES
Vicepresidente

DR. JORGE ANGULO IBERICO
Consejero

DR. TEOFILO IDROGO DELGADO
Consejero

DR. FERMIN CHUNGA CHAVEZ
Consejero

ING. JORGE LOZADA STANBURY
Consejero

DR. DANIEL CABALLERO CISNEROS
Consejero

DR. JORGE MATIENZO LUJAN
Secretario General

02203

CONTRALORÍA GENERAL

Desestiman petición interpuesta contra resolución resultante del Examen Especial practicado al INPE sobre el período comprendido entre 1996-2000

RESOLUCIÓN DE CONTRALORÍA Nº 015-2003-CG

Lima, 28 de enero de 2003

VISTO, el recurso de reconsideración interpuesto por el ex ministro de Estado del Sector Justicia, Dr. José Alberto Bustamante Belaunde contra la Resolución de Contraloría Nº 265-2002-CG expedida el 22.NOV.2002 y publicada en el diario oficial El Peruano el 30.NOV.2002, resultante del Examen Especial practicado al Instituto Nacional Penitenciario - INPE, cuyo alcance se enmarca durante el período comprendido entre 1996 -2000;

CONSIDERANDO:

Que, la Contraloría General de la República dispuso la realización de un Examen Especial, orientado entre otros, a evaluar la contratación y legalidad de los ingresos percibidos por funcionarios públicos de la entidad, en virtud de los contratos de servicios suscritos con Consultores, en el marco del Proyecto PER/96/006 «Reorganización del Instituto Nacional Penitenciario» (PNUD) que se financió con transferencias de recursos presupuestales del Estado Peruano a través del INPE; y del Fondo de Apoyo Gerencial al Sector Público, administrados por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y cuya ejecución estuvo financiada con recursos abonados al PNUD por el Ministerio de Economía y Finanzas - MEF;

Que, como resultado del Examen Especial, la Contraloría General de la República, evidenció con relación a los contratos de servicios suscritos en el marco del referido Proyecto PER/96/006, hechos que constituyen indicios razonables de comisión de los delitos de Abuso de Autoridad en la modalidad de Incumplimiento de Deberes Funcionales (en donde al recurrente, entre otros, se le ha considerado como partícipe) y de Peculado tipificados en los artículos 377º y 387º del Código Penal, respectivamente; y asimismo, en torno a los efectuados en el marco del Fondo de Apoyo Gerencial al Sector Público, indicios razonables de comisión del delito contra la Fe Pública en la modalidad de Falsedad Ideológica, tipificado en el Art. 428º del Código Penal; emitiéndose el Informe Especial Nº 131-2002-CG/SDR; derivado de lo cual se expidió la Resolución de Contraloría Nº 265-2002-CG de 22.NOV.2002 publicada en el Diario Oficial El Peruano el 30.NOV.2002, la misma que autorizó al señor Procurador Público de la Contraloría General de la República, para que teniendo en cuenta el procedimiento establecido en el artículo 99º de la Constitución Política de 1993, en nombre y representación del Estado inicie las acciones legales contra los presuntos responsables comprendidos en el citado Informe Especial;

Que, mediante el documento del visto, se ha impugnado la Resolución de Contraloría Nº 265-2002-CG, pretendiéndose enervar sus efectos, argumentando diversos hechos relacionados con los alcances de la acción de control practicada y de la cual se deriva la misma;

Que, respecto a la autorización al Procurador Público para el inicio de las acciones legales correspondientes, la Contraloría General de la República ha emitido reiterados y uniformes pronunciamientos estableciendo que dicha autorización tiene la calidad de actos de administración interna destinados a organizar o hacer funcionar a la propia Entidad, a fin de que sean las autoridades competentes de la Administración Pública las que realicen aquellos actos que producen sus efectos jurídicos en forma directa, resultando por tanto actos inimpugnables, de acuerdo a lo establecido en el numeral 1.2 del Art. 1º de la Ley Nº 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General, en concordancia con el Art. 206º del mismo cuerpo normativo;

Que, no obstante lo expuesto en el considerando precedente, en el artículo 106º de la Ley Nº 27444, se establece que cualquier administrado individual o colectivamente puede promover por escrito el inicio de un procedimiento administrativo ante todas y cualesquiera de las entidades, ejerciendo el derecho de petición reconocido en el artículo 2º inciso 20º de la Constitución Política del Estado, que comprende, entre otros, el derecho de presentar solicitudes en interés particular del administrado;

Que, conforme a lo antes expuesto, el documento de vistos corresponde ser atendido como una petición relacionada con el ejercicio de los derechos individuales del interesado, debiendo considerarse por tanto, como una solicitud de interés particular, con la que recién se da inicio al procedimiento administrativo, encontrándose en consecuencia la Contraloría General de la República en la obligación de emitir un acto administrativo otorgando al interesado una respuesta escrita, dentro del plazo legal, de conformidad con lo establecido en los artículos 106º y 142º de la Ley Nº 27444;

En ejercicio de las facultades contenidas por los artículos 15º inciso f) y 32º de la Ley N° 27785 - Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de Contraloría General de la República;

SE RESUELVE:

Artículo Único.- Desestimar por improcedente la petición interpuesta por el ex ministro de Estado del Sector Justicia, Dr. José Alberto Bustamante Belaunde, contra la Resolución de Contraloría N° 265-2002-CG expedida el 22.NOV.2002 y publicada en el diario oficial El Peruano el 30.NOV.2002, por los fundamentos expuestos en la parte considerativa de la presente Resolución.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

GENARO MATUTE MEJÍA
Contralor General de la República

02181

Precisan artículo de la Res. N° 188-2002-CG en lo relativo al registro de nuevas sociedades auditoras que cumplan requisitos exigidos en el TUPA de la Contraloría

RESOLUCIÓN DE CONTRALORÍA N° 018-2003-CG

Lima, 3 de febrero de 2003

Visto; la Hoja Informativa N° 026-2003-CG/AL, del 3.FEB.2003, de la Gerencia Central de Asesoría Legal;

CONSIDERANDO:

Que, el segundo párrafo del artículo 20º de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República - Ley N° 27785, vigente a partir del 24 de julio de 2002, establece que la existencia de un Registro de Sociedades de Auditoría constituye un elemento indispensable para el proceso de designación, contratación, seguimiento y evaluación de Sociedades de Auditoría;

Que, mediante la Resolución de Contraloría N° 188-2002-CG del 10.SET.2002 se facultó con efectividad al 24 de julio de 2002 y para los efectos de procesos de designación de Sociedades de Auditoría, el uso de manera transitoria de la base de datos desarrollada durante la vigencia del Decreto Legislativo N° 850 y el Decreto Supremo N° 137-96-EF, manteniéndose las sanciones e inhabilitaciones inscritas en dicho Registro durante la vigencia de las normas antes citadas de las sanciones a las Sociedades de Auditoría que se impongan en el marco de la Ley N° 27785;

Que, el segundo párrafo del artículo primero de la mencionada Resolución también dispuso que las sociedades que deseen participar en los procesos de selección para prestar servicios de auditoría gubernamental, debían entregar la documentación e información necesaria para mantener actualizada la indicada base de datos y permita la realización transparente de los procesos de selección antes señalados;

Que, a fin de cumplir con las disposiciones contenidas en la Ley N° 27785 conducentes a la realización transparente de los procesos de selección de Sociedades de Auditoría, resulta necesario precisar el segundo párrafo del artículo primero de la Resolución de Contraloría N° 188-2002-CG, en el sentido que la actualización a que ahí se refiere, incluye el registro de nuevas sociedades auditoras cuando éstas cumplan los requisitos exigidos en el TUPA de la Contraloría General, así como de la rehabilitación de aquellas cuyas sanciones se hubieran cumplido;

Que, se encuentra en elaboración una nueva reglamentación respecto al proceso de selección y registro de Sociedades Auditoras, en el marco de la Ley N° 27785, por lo que las precisiones de la presente Resolución deben entenderse como transitorias, en tanto se apruebe la normativa integral de control que desarrolle las disposiciones de la Ley N° 27785;

Conforme a lo dispuesto por los literales c) y l) del artículo 32º de la Ley N° 27785- Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República;

SE RESUELVE:

Artículo Primero.- Precisar el segundo párrafo del artículo primero de la Resolución de Contraloría N° 188-2002-CG, en el sentido que la actualización ahí dispuesta, incluye el registro de nuevas sociedades auditoras cuando éstas cumplan los requisitos exigidos en el TUPA de la Contraloría General, así como de la rehabilitación de aquellas cuyas sanciones se hubieran cumplido.

Artículo Segundo.- Lo dispuesto en la presente Resolución, continuará vigente hasta en tanto, en aplicación del artículo 20º de la Ley N° 27785, se apruebe la normativa correspondiente.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

GENARO MATUTE MEJÍA
Contralor General de la República

02204

S B S

Autorizan al Banco de Crédito el cierre de oficinas ubicadas en las provincias de Cañete y Trujillo

RESOLUCIÓN SBS N° 96-2003

Lima, 23 de enero de 2003

EL SUPERINTENDENTE ADJUNTO DE BANCA

VISTA:

La solicitud presentada por el Banco de Crédito del Perú, para que se le autorice el cierre de una Oficina Permanente, ubicada en la calle 28 de Julio N°s. 430-433, provincia de Cañete, departamento de Lima; y,

CONSIDERANDO:

Que, el Banco de Crédito del Perú en sesión de Comité Ejecutivo del día 16 de enero de 2003, aprobó el cierre de la citada Oficina Permanente;

Que, el Banco recurrente ha cumplido con presentar la documentación pertinente que justifica el cierre solicitado;

Estando a lo informado por el Departamento de Evaluación del Sistema Financiero "A", mediante Informe N° DESF "A" 006-OT/2003; y,

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 32º de la Ley N° 26702 -Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros-, con la Circular N° B-1996-97 y la Resolución SBS N° 003-98;

RESUELVE:

Artículo Único.- Autorizar al Banco de Crédito del Perú, el cierre de una Oficina Permanente, ubicada en la calle 28 de Julio N°s. 430-433, provincia de Cañete, departamento de Lima.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

LUIS FELIPE ARIZMENDI ECHECOPAR
Superintendente Adjunto de Banca

01834

RESOLUCIÓN SBS N° 97-2003

Lima, 23 de enero de 2003

EL SUPERINTENDENTE ADJUNTO DE BANCA

VISTA:

La solicitud presentada por el Banco de Crédito del Perú, para que se le autorice el cierre de una Oficina Permanente;

te, ubicada en la Av. Larco Herrera N° 1141, provincia de Trujillo, departamento de La Libertad; y,

CONSIDERANDO:

Que, el Banco de Crédito del Perú en sesión de Comité Ejecutivo del día 16 de enero de 2003, aprobó el cierre de la citada Oficina Permanente;

Que, el Banco recurrente ha cumplido con presentar la documentación pertinente que justifica el cierre solicitado;

Estando a lo informado por el Departamento de Evaluación del Sistema Financiero "A", mediante Informe N° DESF "A" 005-OT/2003; y,

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 32° de la Ley N° 26702 -Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros-, con la Circular N° B-1996-97 y la Resolución SBS N° 003-98;

RESUELVE:

Artículo Único.- Autorizar al Banco de Crédito del Perú, el cierre de una Oficina Permanente, ubicada en la Av. Larco Herrera N° 1141, provincia de Trujillo, departamento de La Libertad.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

LUIS FELIPE ARIZMENDI ECHECOPAR
Superintendente Adjunto de Banca

01833

ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS

CONASEV

Levantan suspensión y suspenden autorización de funcionamiento a sociedades corredoras de productos

COMISIÓN NACIONAL SUPERVISORA DE EMPRESAS Y VALORES

RESOLUCIÓN CONASEV N° 003-2003-EF/94.10

Lima, 28 de enero de 2003

VISTO:

El Informe N° 021-2003-EF/94.10 de fecha 21 de enero de 2003, presentado por la Gerencia de Intermediarios y Fondos, con la opinión favorable de la Gerencia General y el escrito de fecha 27 de enero de 2003 presentado por Produbolsa S.A. Sociedad Corredora de Productos;

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 3° del Reglamento de Corredores de Productos y Operadores Especiales, aprobado por Resolución CONASEV N° 576-97-EF/94.10 de fecha 5 de septiembre de 1997, estableció en S/. 150 000,00 (Ciento Cincuenta Mil y 00/100 Nuevos Soles) y S/. 450 000,00 (Cuatrocientos Cincuenta Mil y 00/100 Nuevos Soles), según el tipo de operaciones realizadas, el capital social pagado o patrimonio mínimo para el Corredor de Productos u Operador Especial, sea persona natural o jurídica, el mismo que es de valor constante, y se actualiza anualmente dentro del primer trimestre de cada año según el Índice de Precios al por Mayor a Nivel Nacional que publica el Instituto Nacional de Estadística e Informática, teniendo como base de referencia el mes de diciembre de 1996;

Que, con el objeto que las sociedades corredoras de productos cumplan con pagar el capital social mínimo establecido en la normatividad vigente, mediante Resolución CONASEV N° 045-2001-EF/94.10 de fecha 26 de julio de 2001, se establecieron nuevos plazos para que las sociedades corredoras de productos puedan adecuar su capital, estableciéndose en su artículo 1° el cronograma de cumplimiento, esto es el 30% al 31 de diciembre de 2001, el 65% al 30 de junio 2002 y el 100% al 31 de diciembre de 2002;

Que, asimismo, la citada Resolución sustituyó los artículos 2° y 3° de la Resolución CONASEV N° 094-2000-EF/94.10, estableciendo como causal de suspensión de la autorización de funcionamiento de las sociedades corredoras de productos u operador especial, sea persona jurídica o natural, el no contar con el capital social mínimo exigido por el Reglamento de Corredores de Productos y Operadores Especiales; y como causal de revocación de la indicada autorización de funcionamiento, si la sociedad corredora u operador especial no cumple con revertir la situación que dio origen a su suspensión en un plazo de sesenta (60) días calendario contados a partir de la entrada en vigencia de la referida suspensión;

Que, mediante Resolución CONASEV N° 051-2002-EF/94.10 de fecha 14 de agosto de 2002, se dispuso, entre otros, la suspensión de la autorización de funcionamiento por sesenta (60) días calendario de Progressus S.A. Sociedad Corredora de Productos;

Que, el monto de capital mínimo pagado que tienen que acreditar las sociedades corredoras de productos al 31 de diciembre de 2002, tal como lo dispone el artículo 1° de la Resolución CONASEV N° 045-2001-EF/94.10, asciende a S/. 179 712,00 (Ciento Setenta y Nueve Mil Setecientos Doce y 00/100 Nuevos Soles);

Que, Progressus S.A. Sociedad Corredora de Productos mediante escrito de fecha 9 de enero de 2003, informó que en Junta General de Accionistas de fecha 29 de octubre de 2002 acordó elevar su capital social a S/. 184 800,00 (Ciento Ochenta y Cuatro Mil Ochocientos y 00/100 Nuevos Soles) habiendo acreditado su inscripción en la partida N° 11019607 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima y Callao;

Que, por su parte, Fomenta Sociedad Corredora de Productos S.A. comunicó a CONASEV, mediante escrito de fecha 30 de diciembre de 2002, que en Junta General de Accionistas llevada a cabo el 17 de diciembre de 2002 se acordó elevar el capital social a S/. 217 449,00 (Doscientos Diecisiete Mil Cuatrocientos Cuarenta y Nueve y 00/100 Nuevos Soles), solicitando un plazo adicional de sesenta (60) días útiles para poder concluir con los trámites de inscripción del aumento de capital en el Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima y Callao;

Que, de otro lado, Lima Bursátil S.A. Sociedad Corredora de Productos mediante escrito de fecha 10 de enero de 2003, manifestó que con fecha 27 de diciembre de 2002 se efectuó el pago del íntegro del capital suscrito el 9 de julio de 2002, por lo que a la fecha su capital social ascendería a S/. 200 000,00 (Doscientos Mil y 00/100 Nuevos Soles), solicitando un plazo adicional para cumplir con la inscripción en el Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima y Callao;

Que, con fecha 14 de enero de 2003 Produbolsa S.A. Sociedad Corredora de Productos informó que en Junta General de Accionistas llevada a cabo el 25 de noviembre de 2002 se acordó aumentar el capital social a S/. 187 100,00 (Ciento Ochenta y Siete Mil Cien y 00/100 Nuevos Soles), habiéndose acreditado su inscripción en la partida N° 03013759 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima y Callao;

Que, Progressus S.A. Sociedad Corredora de Productos y Lima Bursátil S.A. Sociedad Corredora de Productos, a la fecha, no han cumplido con presentar la garantía a favor de CONASEV de conformidad con lo dispuesto en los artículos 3° y 4° del Reglamento de Garantías de los Corredores de Productos y Operadores Especiales, Resolución CONASEV N° 823-97-EF/94.10; y,

Estando a lo dispuesto por el artículo 19° de la Ley N° 26361, Ley sobre Bolsa de Productos, así como a lo acordado por el Directorio de esta Comisión Nacional reunido en sesión de fecha 27 de enero de 2003;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Levantar la suspensión de la autorización de funcionamiento de Progressus S.A. Sociedad Corredora de Productos dispuesta por la Resolución CONASEV N° 051-2002-EF/94.10 de fecha 14 de agosto de 2002, por las razones señaladas en los considerandos de la presente Resolución; sin perjuicio de lo establecido en el artículo 3° de la presente Resolución.

Artículo 2°.- Suspender por sesenta (60) días calendario la autorización de funcionamiento de Fomenta Sociedad Corredora de Productos S.A. y Lima Bursátil S.A. Sociedad Corredora de Productos, por las razones señaladas en los considerandos de la presente resolución. Dentro de dicho plazo las referidas sociedades deberán cumplir con acreditar el pago del capital social mínimo exigible por

la normativa vigente, caso contrario se encontrarán en causal de revocación de su autorización de funcionamiento de conformidad con el artículo 3º de la Resolución CONASEV N° 094 2000-EF/94.10, modificado por la Resolución CONASEV N° 045-2001-EF/94.10.

Artículo 3º.- Progressus S.A. Sociedad Corredora de Productos no podrá realizar operaciones hasta acreditar ante esta Comisión Nacional haber constituido la garantía referida en los artículos 3º y 4º del Reglamento de Garantías de los Corredores de Productos y Operadores Especiales, aprobado por Resolución CONASEV N° 823-97-EF/94.10.

Artículo 4º.- Lima Bursátil S.A. Sociedad Corredora de Productos no podrá iniciar sus actividades hasta acreditar ante esta Comisión Nacional el pago del capital social mínimo exigible por la normativa vigente y haber constituido la garantía referida en los artículos 3º y 4º del Reglamento de Garantías de los Corredores de Productos y Operadores Especiales, aprobado por Resolución CONASEV N° 823-97-EF/94.10.

Artículo 5º.- La presente Resolución entrará en vigencia el día de su notificación.

Artículo 6º.- La presente Resolución no agota la vía administrativa, salvo que sea consentida, pudiendo ser impugnada ante el Directorio de esta Comisión Nacional mediante la interposición de un recurso de reconsideración, dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir del día siguiente de su notificación.

Artículo 7º.- Transcribese la presente resolución a Progressus S.A. Sociedad Corredora de Productos, Fomenta S.A. Sociedad Corredora de Productos, Lima Bursátil S.A. Sociedad Corredora de Productos, Produbolsa S.A. Sociedad Corredora de Productos y a la Bolsa de Productos de Lima.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

CARLOS EYZAGUIRRE GUERRERO
Presidente del Directorio

02178

PROMPEX

Autorizan prorrogar contratos de arrendamiento de inmuebles mediante procesos de adjudicación de menor cuantía

COMISIÓN PARA LA PROMOCIÓN DE EXPORTACIONES

RESOLUCIÓN DE GERENCIA N° 011-2003-PROMPEX/GG

Lima, 21 de enero de 2003

VISTOS:

El Informe Técnico de fecha 30 de diciembre de 2002 del Área de logística y el Informe Legal N° 002-2002-PROMPEX/OAJ del 31 de diciembre de 2002; y,

CONSIDERANDO:

Que el inciso g) del artículo 19º del Texto Único Ordenado de la Ley N° 26850, Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2001-PCM, establece que se encuentran exoneradas de los procesos de Licitación, Concurso Público o Adjudicaciones Directas las prórrogas del plazo de los contratos de arrendamiento de inmuebles siempre que la renta no se incremente en una tasa mayor al crecimiento del índice general de precios al por mayor;

Que una vez aprobada la exoneración correspondiente la contratación debe efectuarse a través de un proceso de adjudicación de menor cuantía, conforme lo establecido por el artículo 20º de dicho texto;

Que en los artículos 105º y 116º del Reglamento del T.U.O. de la Ley N° 26850, Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N° 013-2001-PCM, se establecen los procedimientos a que deben someterse tales contrataciones precisándose que deberá indicarse en la resolución exoneratoria el órgano que se encargará de llevar a cabo la contratación;

Que el Informe Técnico del Área de Logística, sustenta los criterios de economía e indica que se requiere prorrogar hasta por tres (3) meses, el plazo de los contratos de arrendamiento de dos inmuebles ubicados el primero en Augusto Tamayo N° 160, 4º piso, San Isidro y el segundo ubicado en Las Camelias N° 891, San Isidro, teniendo en cuenta que en dichos inmuebles funcionan las oficinas institucionales de la PROMPEX;

Que la renta mensual vigente pactada en dichos contratos se mantendrá invariable durante el período de prórroga materna de la presente resolución;

Que el Informe Legal N° 002-2002-PROMPEX/OAJ, indica que resulta procedente la emisión de una Resolución de Gerencia General que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 19º y 20º del T.U.O. de la Ley N° 26850, exonere del proceso de selección correspondiente a la prórroga del contrato de arrendamiento de los inmueble descritos en el considerando precedente;

Que lo expuesto en dichos informes justifican técnica y legalmente la exoneración del proceso de selección para la prórroga de los contratos de arrendamiento, cumpliéndose así con lo establecido en el artículo 113º del mencionado Reglamento;

Que el artículo 20º de la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado, dispone que las exoneraciones previstas en el artículo 19º de la norma en mención se aprobará mediante Resolución del Titular del Pliego de la Entidad;

Que mediante Decreto Supremo N° 014-2002-MINCE-TUR, se otorga al Gerente General de la Comisión para la Promoción de Exportaciones -PROMPEX, la Titularidad del Pliego, de conformidad con lo establecido en el inciso g) del artículo 8º del Estatuto de PROMPEX, aprobado por Decreto Supremo N° 040-96-PCM;

Que en tal sentido, es conveniente autorizar la prórroga de los referidos contratos de arrendamiento, en tanto se realicen los procedimientos administrativos correspondientes para la contratación de un nuevo local que cumplan con las condiciones necesarias para el adecuado funcionamiento institucional;

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 014-2002-MINCETUR, de los artículos 19º y 20º del Texto Único Ordenado de la Ley N° 26850, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2001-PCM y en los artículos 13º, 105º, 116º y el inciso 3) del artículo 119º, de su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 013-2001-PCM, y en uso de las facultades contenidas en el inciso f) del artículo 20º del Decreto Supremo N° 040-96-PCM, que aprueba el Estatuto de la Comisión para la Promoción de Exportaciones - PROMPEX;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Exonerar a la Comisión para la Promoción de Exportaciones - PROMPEX del proceso de Concurso Público para la prórroga de los Contratos de Arrendamiento de dos inmuebles ubicados en Augusto Tamayo N° 160, 4º piso, y en Las Camelias N° 891, ambos en el distrito de San Isidro, provincia y departamento de Lima, hasta por el plazo de tres (3) meses, contados a partir del 1 de enero del 2003, por los fundamentos expuestos en la parte considerativa de la presente Resolución.

Artículo 2º.- Autorizar a la Jefatura de la Oficina de Administración y Finanzas a suscribir los respectivos Contratos de Arrendamiento con la Corporación Financiera de Desarrollo - COFIDE y con la Sra. Fortunata Vásquez de Velasco de Newall, María Cristina Newall Vásquez y Germán Newall Vásquez, mediante Adjudicaciones de Menor Cuantía y por un monto total de US\$ 8,298.96 y US\$ 7,200.00, respectivamente incluido impuestos.

Artículo 3º.- Disponer que la Oficina de Administración y Finanzas remita copias de la presente Resolución y de los informes que sustentan esta exoneración a la Contraloría General de la República, dentro de los diez (10) días calendario siguientes y disponga la publicación de la presente dentro de los diez (10) días hábiles a la fecha de su aprobación.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

RICARDO ROMERO TALLEDO
Gerente General

02168

SENCICO**Aprueban Plan Anual de Contrataciones y Adquisiciones del SENCICO para el Ejercicio Presupuestal 2003****SERVICIO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN,
CAPACITACIÓN E INVESTIGACIÓN PARA
LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN****RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA EJECUTIVA
Nº 016-2003-02.00**

Lima, 21 de enero del 2003

VISTO:

El Informe Nº 033-A-2003-07.00, de la Oficina de Administración y Finanzas solicitando la aprobación del Plan Anual de Contrataciones y Adquisiciones del Servicio Nacional de Normalización, Capacitación e Investigación para la Industria de la Construcción - SENCICO, para el Ejercicio Presupuestal 2003; y,

CONSIDERANDO:

Que el Artículo 7º del Texto Único Ordenado de la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado, aprobado por D.S. Nº 012-2001-PCM, concordante con el Artículo 7º de su Reglamento aprobado por D.S. Nº 013-2001-PCM y la Resolución Nº 200-2001-CONSUCODE/PRE, de fecha 7 de diciembre del 2001 que aprueba la Directiva Nº 022-2001-CONSUCODE/PRE, establecen que cada Entidad debe elaborar su Plan Anual de Contrataciones y Adquisiciones consolidando la información de las Licitaciones Públicas, Concursos Públicos y Adjudicaciones Directas Públicas que se realizarán en el año fiscal correspondiente;

Que el Departamento de Abastecimiento como área responsable de planificar los procesos de selección ha procedido y consolidado los requerimientos de las áreas usu-

rias de la Sede Central y Sedes Zonales del SENCICO, para la elaboración del Plan Anual;

Con la visación de la Oficina de Administración y Finanzas y de la Oficina de Planificación y Presupuesto, en uso de las facultades que le confiere la normatividad señalada en el primer considerando que regula el procedimiento de elaboración e información que debe contener el Plan Anual de Contrataciones y Adquisiciones de las entidades del Sector Público;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- APROBAR el Plan Anual de Contrataciones y Adquisiciones del Servicio Nacional de Normalización, Capacitación e Investigación para la Industria de la Construcción - SENCICO, para el Ejercicio Presupuestal 2003, de los Procesos de Selección incluidos en el Anexo adjunto, que forma parte de la presente Resolución.

Artículo 2º.- Disponer que la Oficina de Administración y Finanzas publique la presente Resolución en el Diario Oficial El Peruano y hacer de conocimiento del Consejo Superior de Contrataciones y Adquisiciones del Estado - CONSUCODE y de la Comisión de Promoción de la Pequeña y Micro Empresa - PROMPYME, la presente Resolución dentro de los días hábiles establecidos en la Directiva Nº 022-2001-CONSUCODE/PRE.

Artículo 3º.- ENCARGAR a la Oficina de Administración y Finanzas a través del Departamento de Abastecimiento y Sedes Zonales, ejecute las Adquisiciones y Contrataciones del SENCICO, gestionando en su oportunidad la aprobación de los procesos de selección conforme a la programación establecida en el Plan Anual.

Artículo 4º.- DISPONER que el Plan Anual de Contrataciones y Adquisiciones aprobado por el Artículo Primero esté a disposición de los interesados en el Departamento de Tesorería - CAJA.

Regístrese y comuníquese.

CÉSAR ALVA DEXTRE
Presidente Ejecutivo**El Peruano**

DIARIO OFICIAL

**REQUISITOS PARA PUBLICACIÓN DE
NORMAS LEGALES Y SENTENCIAS**

Se comunica al Congreso de la República, Poder Judicial, Ministerios, Organismos Autónomos y Descentralizados, Gobiernos Regionales y Municipalidades que, para efecto de publicar sus dispositivos y Sentencias en la Separata de Normas Legales y Separatas Especiales, respectivamente, deberán tener en cuenta lo siguiente:

- 1.- Las normas y sentencias por publicar se recibirán en la Dirección del Diario Oficial en el horario de 10.30 a.m. a 5.00 p.m. de lunes a viernes.
- 2.- Las normas y sentencias cuya publicación se solicite para el día siguiente no deberán exceder de diez (10) páginas.
- 3.- Si las normas y sentencias que ingresaran al diario, en suma, tuvieran una extensión igual o mayor a dos (2) páginas de texto, se requerirá la presentación adjunta de disquete.
- 4.- Las normas y sentencias además, deben ser remitidas en disquete o al correo electrónico: ***normaslegales@editoraperu.com.pe***.
- 5.- Cualquiera sea la cantidad de páginas, si las normas contuvieran tablas o cuadros, éstas deberán venir en diskette y trabajados en Excel una línea por celda sin justificar y, si contuvieran gráficos, éstos deberán ser presentados en formato EPS o TIF a 600 DPI y en escala de grises.

LA DIRECCIÓN

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Nº	TIPO DE PROCESO	OBJETO	CIU	SÍNTESIS DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	TIPO DE MONEDA	VALOR ESTIMADO	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	FECHA PROBABLE DE CONVOCAATORIA	NIVEL DE DESCENTRALIZACIÓN Y DESCONCENTRACION	OBSERVACIONES
14	ADS	Seguros	660301	Contratar CIA. Que Brinde Seguros Contra Accidentes Para Estudiantes del Instituto durante el Segundo Semestre 2003	Soles	27,300.00	Recursos Directamente Recaudados	Setiembre	Sede Central	
		ÓRGANO DESCENTRALIZADO ZONAL CHICLAYO								
15	ADS	Servicio de Vigilancia	749203	Servicio de Vigilancia en Local de Chiclayo	Soles	31,200.00	Recursos Directamente Recaudados	Febrero	Zonal Chiclayo	Anual
		ÓRGANO DESCENTRALIZADO ZONAL CUSCO								
16	ADS	Servicio de Impresión	222118	Fotocopiado de Manuales Educativos	Soles	41,758.00	Recursos Directamente Recaudados	Enero	Zonal Cusco	Anual
17	ADS	Servicio de Vigilancia	749203	Servicio de Vigilancia de Local en Cusco	Soles	68,581.20	Recursos Directamente Recaudados	Febrero	Zonal Cusco	Anual
		ÓRGANO DESCENTRALIZADO ZONAL HUANCAYO								
18	ADS	Servicio de Vigilancia	749203	Servicio de Vigilancia de Local en Huancayo	Soles	28,800.00	Recursos Directamente Recaudados	Febrero	Zonal Huancayo	Anual
		ÓRGANO DESCENTRALIZADO ZONAL PIURA								
19	ADS	Servicio de Vigilancia	749203	Servicio de Vigilancia de Local en Piura	Soles	44,400.00	Recursos Directamente Recaudados	Diciembre	Zonal Piura	Anual
		ÓRGANO DESCENTRALIZADO ZONAL ICA								
20	ADS	Servicio de Vigilancia	749203	Servicio de Vigilancia de Local en Ica	Soles	25,075.32	Recursos Directamente Recaudados	Febrero	Zonal Ica	Anual
		ÓRGANO DESCENTRALIZADO ZONAL TRUJILLO								
21	ADS	Servicio de Publicidad	743001	Servicio de Publicidad Para el Primer Semestre de Avisos en Diarios y TV.	Soles	60,000.00	Recursos Directamente Recaudados	Enero	Zonal Trujillo	Trimestre
22	ADS	Servicio de Limpieza	749303	Servicio de Limpieza y Mantenimiento de Local en Trujillo	Soles	40,000.00	Recursos Directamente Recaudados	Febrero	Zonal Trujillo	Anual
23	ADS	Servicio de Vigilancia	749203	Servicio de Vigilancia de Local en Trujillo	Soles	68,000.00	Recursos Directamente Recaudados	Febrero	Zonal Trujillo	Anual
24	ADS	Servicio de Publicidad	743001	Servicio de Publicidad Para el Segundo Semestre de Avisos en Diarios y TV.	Soles	40,000.00	Recursos Directamente Recaudados	Agosto	Zonal Trujillo	Trimestre
		ÓRGANO DESCENTRALIZADO ZONAL LIMA CALLAO								
25	ADS	Suministro de Materiales de Construcción	514308	Suministro de Tuberías Accesorios PVC, para Instalaciones Eléctricas, Sanitarias, Albarifería.	Soles	120,000.00	Recursos Directamente Recaudados	Febrero	Zonal Lima Callao	Anual
26	ADS	Servicio de Publicidad	743001	Servicio de Publicidad de Avisos en Diarios Locales para Promocionar Cursos.	Soles	75,000.00	Recursos Directamente Recaudados	Febrero	Zonal Lima Callao	Anual
		ÓRGANO DESCENTRALIZADO ZONAL AREQUIPA								
27	ADS	Servicio de Vigilancia	749203	Servicio de Vigilancia de Local en Arequipa	Soles	45,800.00	Recursos Directamente Recaudados	Enero	Zonal Arequipa	Anual
		ÓRGANO DESCENTRALIZADO ZONAL TACNA								
28	ADS	Servicio de Vigilancia	749203	Servicio de Vigilancia de Local de Tacna	Soles	29,700.00	Recursos Directamente Recaudados	Enero	Zonal Tacna	11 Meses

SUNAT

Fijan montos para emisión de valores de diferentes órganos de la Intendencia de Principales Contribuyentes Nacionales de la SUNAT

RESOLUCIÓN DE SUPERINTENDENCIA Nº 029-2003/SUNAT

Lima, 31 de enero de 2003

CONSIDERANDO:

Que los artículos 38º y 39º del Reglamento de Organización y Funciones de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT, aprobado por Decreto Supremo Nº 115-2002-PCM, establecen que la Intendencia de Principales Contribuyentes Nacionales es un órgano de línea, teniendo entre sus funciones, administrar el proceso de control y recuperación de la deuda tributaria de los contribuyentes que componen su Directorio, emitir los valores de su competencia y resolver reclamaciones;

Que el artículo 36º del Texto Único Ordenado del Código Tributario aprobado por Decreto Supremo Nº 135-99-EF, modificado por Ley Nº 27335, así como leyes especiales, facultan a la SUNAT a aprobar o denegar el aplazamiento y/o fraccionamiento de la deuda tributaria con carácter particular o general, así como declarar el no acogimiento o pérdida de los mismos;

Que asimismo, conforme a lo dispuesto en los artículos 107º y 108º del Texto Único Ordenado del Código Tributario, la Administración Tributaria puede revocar, modificar, sustituir o complementar sus actos;

Que los incisos c) del artículo 41º y d) del artículo 43º del citado Reglamento de Organización y Funciones, señalan que las Gerencias de Control de Deuda y Cobranza y de Fiscalización son órganos directamente dependientes de la Intendencia de Principales Contribuyentes Nacionales, y tienen como función, entre otras, firmar las Resoluciones de Multa y Resoluciones de Determinación, por los montos autorizados;

Que, igualmente, los incisos d) del artículo 41º y e) del artículo 43º del referido Reglamento, establecen como función de las Gerencias de Control de Deuda y Cobranza y de Fiscalización, firmar las resoluciones de revocación, modificación, complementación y sustitución de sanciones, hasta los montos autorizados;

Que en consecuencia, resulta necesario fijar los montos a que se refieren los incisos antes señalados de los artículos 41º y 43º del Reglamento de Organización y Funciones de la SUNAT;

Que asimismo, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 61.2 del artículo 61º y por el numeral 62.1 del artículo 62º de la Ley Nº 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General, con la finalidad de distribuir funciones se requiere establecer el órgano de la Intendencia de Principales Contribuyentes Nacionales que tendrá a su cargo las atribuciones a que se contraen los artículos 36º, 107º y 108º del Texto Único Ordenado del Código Tributario y declarar el no acogimiento o pérdida de fraccionamientos normados por leyes especiales; así como regular, por razones de gestión y ejecución, de acuerdo a montos autorizados, aquellos casos en que una misma función ha sido asignada tanto al referido órgano de línea como a sus órganos dependientes;

En uso de las atribuciones conferidas por los incisos r) y u) del artículo 19º del Reglamento de Organización y Funciones de la SUNAT, aprobado por Decreto Supremo Nº 115-2002-PCM;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- La Intendencia de Principales Contribuyentes Nacionales, así como las Gerencias de Control de Deuda y Cobranza y de Fiscalización, aprobarán y firmarán los valores a que se refieren los incisos c) y d) del artículo 41º y d) y e) del artículo 43º del Reglamento de Organización y Funciones de la SUNAT, de acuerdo a los montos que se indican:

Resoluciones de Multa

Intendencia de Principales Contribuyentes Nacionales	-	Más de S/. 6'000,000.00
Gerencia de Control de Deuda y Cobranza	-	Hasta S/. 6'000,000.00
Gerencia de Fiscalización	-	Hasta S/. 6'000,000.00

Resoluciones de Determinación

Intendencia de Principales Contribuyentes Nacionales	-	Más de S/. 6'000,000.00
Gerencia de Fiscalización	-	Hasta S/. 6'000,000.00

Resoluciones de Intendencia que versan sobre revocación, sustitución, complementación y modificación de sanciones

Intendencia de Principales Contribuyentes Nacionales	-	Más de S/. 6'000,000.00
Gerencia de Control de Deuda y Cobranza	-	Hasta S/. 6'000,000.00
Gerencia de Fiscalización	-	Hasta S/. 6'000,000.00

Artículo 2º.- La Intendencia de Principales Contribuyentes Nacionales y la Gerencia de Reclamos, resolverán las reclamaciones interpuestas, declararán la admisibilidad de apelaciones y emitirán las Resoluciones en cumplimiento de lo resuelto por el Tribunal Fiscal o el Poder Judicial, de acuerdo a los siguientes montos:

Intendencia de Principales Contribuyentes Nacionales	-	Más de S/. 6'000,000.00
Gerencia de Reclamos	-	Hasta S/. 6'000,000.00

Artículo 3º.- Para efectos de lo dispuesto en los artículos 1º y 2º de la presente norma, se entiende por "monto" al tributo o multa actualizado hasta la fecha de emisión del valor o acto que corresponde.

En el caso de Resoluciones de Intendencia que se pronuncian sobre uno o más valores, cada uno de los valores deberá actualizarse hasta la fecha de emisión de la Resolución a efecto de compararlos con los montos consignados en los artículos 1º y 2º.

Lo dispuesto en el párrafo precedente no resulta aplicable tratándose de Resoluciones de Intendencia que declaran la inadmisibilidad de la reclamación, el desistimiento o el archivo de la misma.

Artículo 4º.- Los órganos directamente dependientes de las Gerencias de Control de Deuda y Cobranza, de Fiscalización y de Reclamos, creados mediante Resolución de Superintendencia Nº 190-2002/SUNAT, emitirán valores, resolverán reclamaciones, declararán la admisibilidad, emitirán resoluciones en cumplimiento de lo ordenado por el Tribunal Fiscal o el Poder Judicial y demás actos, de acuerdo a los montos que se autoricen mediante disposición interna.

Artículo 5º.- Entiéndase, en aplicación de lo dispuesto en el numeral 62.1 del artículo 62º de la Ley Nº 27444, como facultades de la Intendencia de Principales Contribuyentes Nacionales, las siguientes:

a) Aprobar, denegar y declarar la pérdida del aplazamiento y/o fraccionamiento de la deuda tributaria con carácter particular previsto en el artículo 36º del Código Tributario y normas reglamentarias, así como el acogimiento y pérdida de fraccionamientos regulados por normas especiales.

b) Revocar, modificar, sustituir o complementar las Ordenes de Pago, Resoluciones de Determinación y demás actos administrativos.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

BEATRIZ MERINO LUCERO
Superintendente Nacional

02172

GOBIERNOS LOCALES

MUNICIPALIDAD DE
CHORRILLOS**Régimen Tributario de los Arbitrios de Limpieza Pública, Parques y Jardines y Serenazgo en el distrito****ORDENANZA N° 041/MDCH**

Chorrillos, 29 de enero del 2003

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL
DE CHORRILLOS

POR CUANTO:

El Concejo Municipal del distrito de Chorrillos, en Sesión Ordinaria de la fecha;

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución Política del Perú en los artículos 191° y 192° establece que las Municipalidades tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de competencia, otorgando potestad tributaria para crear, modificar, suspender o suprimir contribuciones, tasas, arbitrios, licencias y derechos municipales.

Que, el artículo 69° de la Ley de Tributación Municipal modificado por la Ley N° 26725 del 29 de diciembre de 1996 señala que los arbitrios se calcularán dentro del primer trimestre de cada ejercicio fiscal, en función del costo efectivo del servicio a prestar. Asimismo los reajustes que incrementen los citados arbitrios por variaciones en el costo, en ningún caso pueden exceder el porcentaje de variación del Índice de Precios al Consumidor que al efecto precisa el Instituto Nacional de Estadística e Informática;

Que, el artículo 69-A de la ley antes citada indica que a más tardar el 30 de abril del año siguiente, todas las Municipalidades publicarán sus Ordenanzas aprobando el monto de las tasas por arbitrios, explicando los costos efectivos que demanda el servicio según el número de contribuyentes de la localidad beneficiada, así como los criterios que justifiquen incrementos, de ser el caso;

Que, estando a lo expuesto y en uso de las facultades conferidas por los Artículos 36° inciso 3) y 109° de la Ley Orgánica de Municipalidades - Ley N° 23853 y sus modificatorias, con dispensa del trámite de aprobación del acta aprobó por unanimidad la siguiente:

ORDENANZA**TÍTULO I****ASPECTOS GENERALES**

Artículo 1°.- Ámbito de Aplicación.- La presente Ordenanza establece el marco legal del Régimen Tributario de los Arbitrios de Limpieza Pública, Parques y Jardines y Serenazgo en la jurisdicción del distrito de Chorrillos.

Artículo 2°.- Hecho Generador.- El hecho generador de la obligación tributaria es la prestación y/o mantenimiento en forma general de los servicios públicos locales de limpieza pública, parques y jardines y serenazgo.

Artículo 3°.- Sujeto Obligado.- Son deudores tributarios en calidad de contribuyentes, los propietarios de los predios cuando éstos se encuentren desocupados, cuando los habiten o desarrollen actividades en ellos y son responsables solidarios, cuando cedan el uso de su predio bajo cualquier título a terceros.

En caso el ocupante del predio realice actividad comercial, industrial o de servicios en general y cuente con el respectivo Certificado de Autorización Municipal de Funcionamiento, la Municipalidad emitirá la Hoja Liquidación de Arbitrios y girará directamente los recibos a su nombre, para su pago.

Excepcionalmente el poseedor del predio adquirirá la calidad de contribuyente cuando la existencia del propietario no pueda ser determinada.

Para el caso de kioscos y otras formas de ocupación temporal de la vía pública, son afectos los conductores o propietarios de los mismos, por ser usuarios de los servicios públicos locales.

En el caso de Mercados, se podrá configurar como contribuyente a la Asociación de Comerciantes y/o Propietarios que la conforman, a cuyo nombre se emitirá la respectiva Hoja de Liquidación para el pago respectivo.

En los predios de propiedad del Estado Peruano afectados en uso a diferentes personas naturales o jurídicas o predios pertenecientes al Gobierno Local y dados en cesión de uso, se consideraran contribuyentes para efectos del pago de los arbitrios a los ocupantes de los mismos, a quienes se les emitirá la respectiva Hoja de Liquidación para el pago respectivo de los arbitrios, debiendo generarse su respectivo Código de Contribuyente y señalando el Código Catastral que corresponda al predio afectado.

Artículo 4°.- Condición de Contribuyente.- La condición de contribuyente se configura el primer día de cada mes al que corresponde la obligación tributaria. La obligación tributaria para el adquirente del predio o el titular de la licencia de funcionamiento, nacerá el primer día hábil del mes siguiente al que adquirió la condición de propietario o que solicitó la Autorización Municipal de Funcionamiento.

Artículo 5°.- Definición de Predio.- Entiéndase por predio para efectos de la aplicación de la presente Ordenanza a toda vivienda o unidad habitacional, local comercial, local industrial, oficina o terreno. Las modificaciones del predio que inciden en el valú del mismo y/o el cambio de uso del predio surtirán sus efectos a partir del mes siguiente de acontecidos tales hechos de acuerdo a la documentación pertinente.

Artículo 6°.- Procedimiento para Emisión de Hoja de Liquidación de Arbitrios a nombre del poseedor u ocupante y Establecimiento de la Sección de Predio.- Cuando el propietario ceda la posesión del predio a un tercero bajo cualquier modalidad deberá comunicar tal hecho a la Administración Tributaria dentro de los cinco (5) primeros días hábiles posteriores a la suscripción del respectivo contrato, presentando para tal efecto, una Declaración Jurada de Autoavalúo a la cual deberá adjuntar copia autenticada por fedatario de la Municipalidad del referido contrato, solicitando a su vez que la Hoja de Liquidación por los Arbitrios Municipales se emitan a partir del mes siguiente a nombre del poseedor.

Las declaraciones juradas que se presenten posteriormente al plazo antes señalado, estarán sujetas a evaluación de la Administración Tributaria y serán aprobadas en caso el plazo de vigencia del contrato hubiera transcurrido como máximo en un sesenta por ciento (60%); si el plazo de vigencia excediera el término antes señalado la Administración Tributaria autorizará la emisión de la Hoja de Liquidación a nombre del poseedor en la medida que no existieran obligaciones de arbitrios pendientes de pago, del respectivo predio. En el caso de ser desestimada la solicitud de emisión de la Hoja de Liquidación a nombre del poseedor, se continuará emitiendo a nombre del propietario, comunicando tal decisión mediante carta dirigida al solicitante.

Los propietarios de predios con uso casa habitación o comercio que tengan parte de ella utilizada u ocupada por él mismo o por distintas personas o razones sociales, para uso similar o distinto, deberá presentar Declaración Jurada de Autoavalúo independiente por cada sección del predio, dentro del plazo señalado en los párrafos precedentes, caso contrario facultese a la Administración Tributaria para realizar esta Determinación de oficio. El mismo procedimiento se aplicará para los predios independientes que se unifican o reunifican, declarando esta vez el valú total del predio original.

En el caso que el propietario destine una sección de su predio al ejercicio de una actividad comercial o de servicios, el pago de los arbitrios municipales se determinarán de acuerdo al procedimiento de prorrateo.

Artículo 7°.- Predios en el Régimen de Unidades Inmobiliarias de Propiedad Exclusiva y de Propiedad Común (Antes Propiedad Horizontal). Predios Accesorios al Principal.- En casos de predios sujetos al Régimen de Unidades Inmobiliarias de Propiedad Exclusiva y de Propiedad Común (Propiedad Horizontal) las unidades inmobiliarias independientes, cuya función sea accesoria al predio principal, tales como estacionamientos, ubicados dentro de la edificación, aires, azoteas y depósitos, por sí mismos no darán lugar al pago de los arbitrios. Excepcionalmente las azoteas, estacionamientos, retiros municipales, patios y depósitos darán lugar al pago de los Arbitrios Municipales, en tanto se hayan habilitado por el propietario o el poseedor para que se desarrollen en ellos actividades económicas o de servicios permanentes.

Artículo 8°.- Determinación de Arbitrios Municipales en el Caso de Copropietarios.- La determinación de los arbitrios municipales en el caso de copropietarios deberá hacerse sobre el valor total del predio; una vez determinado el monto del tributo por el valor del predio, se procederá a atribuir a cada uno de los copropietarios parte de la obligación según sus cuotas ideales.

Artículo 9°.- Periodicidad, Recaudación y Vencimiento de la Obligación.- Los arbitrios de Limpieza Pública, Parques y Jardines y Serenazgo son de periodicidad mensual y serán recaudados por períodos trimestrales. El vencimiento para el pago de los arbitrios municipales será el mismo para el pago fraccionado del Impuesto Predial, siendo sus vencimientos:

- Primer Trimestre : 28 de febrero de 2003.
- Segundo Trimestre : 31 de mayo de 2003.
- Tercer Trimestre : 29 de agosto de 2003.
- Cuarto Trimestre : 31 de diciembre de 2003

Artículo 10°.- Criterios de Determinación.- Para la determinación de los montos a pagar por los Arbitrios de Limpieza Pública, Parques y Jardines y Serenazgo se tomará en cuenta:

- a. El valor del predio o sección determinado en la declaración jurada de autoavalúo o el valor establecido catastralmente.
- b. El uso del predio.
- c. La ubicación del predio o sección de predio.
- d. El área del predio o sección de predio.

En el caso de predios en proceso de fiscalización y/o actualización catastral se tomará como base imponible para la determinación de los arbitrios, el valor del valúo (denominado valor catastral) que determine la Municipalidad.

Los cambios en la base imponible del predio o en el uso del predio, surtirán efectos a partir del primer día hábil del trimestre siguiente en que se producen los hechos.

Artículo 11°.- Inafectaciones.- Se encuentran inafectos a los arbitrios de Limpieza Pública, Parques y Jardines y Serenazgo, los predios de propiedad u ocupados por:

- a. La Municipalidad de Chorrillos
- b. Los Gobiernos extranjeros, en condición de reciprocidad, siempre que el predio se destine a residencia de sus representantes diplomáticos o al funcionamiento de oficinas dependientes de sus embajadas, legaciones o consulados.
- c. El Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.
- d. Las entidades religiosas reconocidas por el Estado, que destinen dichos predios a templos, conventos, monasterios y museos.
- e. Dependencias destinadas a la Defensa Nacional y a la Policía Nacional, tales como: cuarteles del Ejército y delegaciones policiales.
- f. Los centros educativos iniciales, primarios y secundarios de carácter público, que dependen expresamente del gobierno central.

Las inafectaciones antes señaladas sólo serán aplicables para aquellos propietarios cuyos predios no produzcan rentas y sean destinados a cumplir sus fines específicos.

Artículo 12°.- Exoneraciones y Beneficios.- Las exoneraciones genéricas de tributos otorgadas o que se otorguen no comprenden a los arbitrios regulados por la presente Ordenanza. El otorgamiento de exoneraciones y/o beneficios deberá ser expreso a través de una norma de rango equivalente a la presente Ordenanza.

Artículo 13°.- Definición del Arbitrio de Limpieza Pública.- El arbitrio de Limpieza Pública comprende el cobro de la prestación de los servicios de recolección domiciliaria de residuos sólidos, servicio de lavado y barrido de vías públicas y plazas, mantenimiento de papeleras, limpieza de servicios higiénicos públicos, servicio de planta de transferencia y servicio de relleno sanitario, recolección de desmonte y similares, operativos de limpieza de techos, mantenimiento de playas y otros.

Artículo 14°.- Definición del Arbitrio de Parques y Jardines.- El arbitrios de Parques y Jardines comprende el cobro por la prestación de los servicios de mantenimiento, riego, recuperación y mejoras de parques, jardines de uso público y la administración del vivero municipal.

Artículo 15°.- Definición del Arbitrio de Serenazgo.- El arbitrio de Serenazgo comprende el cobro por prestación del servicio de vigilancia pública, protección civil y atención de emergencias, en apoyo o colaboración a la labor de la Policía Nacional del Perú y en procura de la seguridad ciudadana.

Artículo 16°.- Rendimiento de los Arbitrios.- El monto recaudado por concepto de los arbitrios municipales regulados en la presente Ordenanza constituye renta de la Municipalidad Distrital de Chorrillos. El rendimiento de los

mismos serán destinados única y exclusivamente para financiar los servicios públicos que se brindan.

TÍTULO II

IMPORTE DE LOS ARBITRIOS DE LIMPIEZA PÚBLICA, PARQUES Y JARDINES Y SERENAZGO PARA EL AÑO 2003

Artículo 17°.- Justificación Técnica de la Determinación de los Importes de los Arbitrios.- De conformidad con el Artículo 69° del Decreto Legislativo N° 776, Ley de Tributación Municipal, modificado por la Ley N° 26725, los importes aprobados en esta Ordenanza han sido calculados en función al costo efectivo del servicio a prestar, según se detalla en el Informe Técnico que como Anexo I forma parte de la presente Ordenanza, así como el reajuste se hace considerando el porcentaje de variación del Índice de Precios al Consumidor que precise el Instituto Nacional de Estadística e Informática.

Artículo 18°.- Importe de los Arbitrios de Limpieza Pública, Parques y Jardines y Serenazgo.- Los montos a pagar trimestralmente por los arbitrios municipales son los que se detallan en el Anexo II que forma parte de la presente norma. Se han realizado estableciendo tasas para predios ubicados en zonas urbanas y zonas de Asentamientos Humanos y se ha calificado dentro de este último los Asentamientos Humanos.

Asimismo, en aplicación del principio de contraprestación para la determinación de las tasas de arbitrios municipales establecido en el artículo 66° de la Ley de Tributación Municipal, no se determinarán tasas de arbitrios municipales de Parques y Jardines y Serenazgo a los Asentamientos Humanos hasta que se pueda realizar la prestación de los referidos servicios, en forma efectiva.

Artículo 19°.- Establecer el monto diario del arbitrio de Limpieza Pública que deberán pagar las personas naturales que utilizan áreas de uso público para desarrollar sus actividades de comercio ambulatorio, de la siguiente forma:

En ferias, mercadillos, paraditas, en:

- Canastas o similares S/. 2.00 Por cada uno
- Triciclos S/. 3.00 Por cada uno

DISPOSICIONES FINALES

Primera.- Para el Ejercicio 2003 se concederá a los contribuyentes que optaran por cancelar al contado los cuatro trimestres de los Arbitrios Municipales dentro del plazo de vencimiento del primer trimestre, un descuento del 5% sobre el monto total a pagar, no incluyendo el derecho de emisión a que se contrae la Cuarta Disposición Final del Decreto Legislativo N° 776.

Segunda.- La presente Ordenanza entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Tercera.- Facúltese al señor Alcalde para que mediante Decreto de Alcaldía dicte las disposiciones complementarias necesarias para regulación y la adecuada aplicación de la presente Ordenanza.

Regístrese, publíquese y cúmplase.

AUGUSTO MIYASHIRO YAMASHIRO
Alcalde

CUADRO N° 01

COSTO ANUAL DEL SERVICIO DE LIMPIEZA PÚBLICA AÑO 2003

N°	DESCRIPCIÓN	COSTO ANUAL
1	BARRIDO VÍA PÚBLICA Y MANTENIMIENTO DE PLAYAS	1,670,419.00
2	RECOJO DE DESMONTES VÍA PÚBLICA Y OTROS	746,374.00
3	RECOLECCIÓN RESIDUOS SÓLIDOS DOMICILIARIOS COMPACTADORAS	1,390,251.00
4	PLANTA DE TRANSFERENCIA	602,307.00
5	MANTENIMIENTO DE JUEGOS INFANTILES, MONUMENTOS Y OTROS	594,243.00
6	LIMPIEZA DE SERVICIOS HIGIÉNICOS	292,326.00
7	RELLENO SANITARIO	825,949.00
TOTAL COSTO ANUAL		S/. 6,121,869.00

CUADRO N° 02

COSTO ANUAL DEL SERVICIO DE PARQUES Y JARDINES AÑO 2003

N°	DESCRIPCIÓN	COSTO ANUAL
1	PODA DE ARBOLES	152,161.00
2	RECOJO DE MALEZA	161,993.00
3	CORTE DE GRASS	177,233.00
4	RIEGO DE ÁREAS VERDES	675,103.00
5	MANTENIMIENTO DE VIVERO MUNICIPAL	275,084.00
6	MANTENIMIENTO Y SUPERVISIÓN DE PARQUES Y ÁREAS VERDES	527,025.00
TOTAL COSTO ANUAL		S/. 1,968,599.00

CUADRO N° 03

COSTO ANUAL DE SERENAZGO AÑO 2003

N°	DESCRIPCIÓN	COSTO ANUAL
1	PLANILLA DE PERSONAL	73,631.00
2	SERVICIOS NO PERSONALES	1,048,356.00
3	APOYO POLICÍA NACIONAL	64,800.00
4	MATERIAL, EQUIPO, MANTENIMIENTO, REPARACIÓN, SEGURO VEHICULAR	803,466.00
TOTAL COSTO ANUAL		S/. 1,990,253.00

02192

PROVINCIAS

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DEL CALLAO

Constituyen la Junta de Vecinos Notables de la Provincia Constitucional del Callao

RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA
N° 000111

Callao, 3 de febrero del 2003

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD
PROVINCIAL DEL CALLAO

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo a lo establecido en el artículo 194° de la Constitución del Estado, las Municipalidades tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia;

Que, el artículo 2° de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 23853, señala que las Municipalidades son los órganos de Gobierno Local, que emanan de la voluntad popular, asimismo, el artículo 3° de la misma norma, señala que las Municipalidades representan al vecindario, promueven la adecuada prestación de los servicios públicos locales, fomentan el bienestar de los vecinos y el desarrollo integral y armónico de las circunscripciones de su jurisdicción;

Que, la Provincia Constitucional del Callao, cuenta con destacados vecinos tanto en el quehacer público como en la actividad privada e intelectual, los cuales por haber nacido en la Provincia Constitucional del Callao, domiciliando actualmente o en el pasado en la jurisdicción o trabajando en la ciudad, su aporte resultará beneficioso a esta Corporación Edil y por ende a la Comunidad Chalaca en general;

Que, dentro de este marco, resulta necesario contar con un órgano consultivo de vecinos que apoye a la gestión municipal, canalizando especialmente las propuestas de recuperación de la Zona Monumental y del Balneario de Chucuito, en el Cercado del Callao;

Estando a lo expuesto y en ejercicio de las facultades conferidas al Alcalde por la Ley Orgánica de Municipalidades N° 23853;

DECRETA:

Artículo Primero.- Constitúyase la "JUNTA DE VECINOS NOTABLES" de la Provincia Constitucional del Callao, órgano de apoyo a la gestión municipal con prioridad en políticas de recuperación de la Zona Monumental del Callao y del Balneario de Chucuito, en el Cercado de la ciudad del Callao.

Artículo Segundo.- La Junta constituida en el artículo precedente estará integrada por los siguientes vecinos:

- Dr. LUIS BEDOYA REYES, quien la presidirá.
- Sr. MOISÉS WOLL DÁVILA
- Sr. WILFREDO FANO SALAZAR
- Almirante AP (r) LUIS GIANPIETRI ROJAS
- Sr. VIRGILIO AIRALDI PANETTIERE
- Ing. ADRIÁN MARCELO MONTALVÁN GARCÉS
- Sr. NELLO MARCO SÁNCHEZ DEXTRE
- Sr. RICARDO PÉREZ TORRES LLOSA
- Sr. DAVID MARSANO VERA.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

ALEXANDER M. KOURI BUMACHAR
Alcalde del Callao

02191

Determinan monto de remuneración mensual del alcalde provincial para el ejercicio 2003

RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA
N° 000112

Callao, 3 de febrero de 2003

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD
PROVINCIAL DEL CALLAO

CONSIDERANDO:

Que, con fecha 18 de enero del 2003, se publicó en el Diario Oficial El Peruano el Acuerdo N° 00002 que fija como remuneración mensual que percibirá el Alcalde Provincial del Callao para el año 2003, el equivalente al 90% de la remuneración mensual que perciba el Presidente de la Región Callao;

Que, con fecha 23 de enero de 2003 se publica en el Diario Oficial El Peruano el Acuerdo N° 0001-2003 del Gobierno Regional del Callao que fija como remuneración mensual del Presidente de la Región Callao para el presente año un monto equivalente a su rango dentro del Poder Ejecutivo (Ministro de Estado);

Que, de la aplicación de las referidas normas se establecería que la remuneración del Alcalde Provincial del Callao sería por tanto S/. 29,700.00 nuevos soles, cifra que de acuerdo a la situación económica del país y particularmente de la Municipalidad Provincial del Callao se considera desproporcionada, siendo por tanto un acto de gobierno la decisión de reducir el referido monto del 90% al 40% de la remuneración del Presidente de la Región Callao quedando en S/. 13,600.00 nuevos soles;

Estando a lo expuesto y de acuerdo a las facultades conferidas al Alcalde por el artículo 47° de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 23853;

RESUELVE:

Artículo Primero.- Reducir del 90% de la remuneración del Presidente de la Región Callao, al 40% de dicho monto la remuneración mensual del Alcalde Provincial del Callao para el ejercicio 2003.

Artículo Segundo.- La reducción indicada en el artículo precedente será aplicable desde el sueldo del mes de enero del presente año.

Regístrese, comuníquese y cúmplase.

ALEXANDER M. KOURI BUMACHAR
Alcalde del Callao

02189

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL

DE MAYNAS

Declaran en situación de urgencia la estabilización del sistema informático de la municipalidad**ACUERDO DE CONCEJO
Nº 017-2003-SO-MPM**

Iquitos, 23 de enero del 2003

Visto; en Sesión Ordinaria de Concejo de la fecha, la necesidad de DECLARAR EN SITUACIÓN DE URGENCIA LA ESTABILIZACIÓN DEL SISTEMA INFORMÁTICO CON QUE CUENTA ACTUALMENTE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS, para la adquisición de dos (2) nuevos Servidores requeridos por la Gerencia de Cómputo de esta Municipalidad;

CONSIDERANDO:

Que, mediante el Informe Técnico Nº 005-2003-SGA-GA-MPM de fecha 22-1-2003, la Subgerencia de Abastecimiento da a conocer, a la Gerencia de Administración la necesidad de adquirir dos (2) servidores, para el Sistema Informático de la Municipalidad Provincial de Maynas, requiriendo para ello, realizar la adquisición mediante el proceso de exoneración a través de la declaración en Situación de Urgencia, como medida preventiva a fin de mantener en condiciones operativas nuestro Sistema Informático y dar inicio a la Campaña Predial año 2003;

Que, mediante el Oficio Nº 039-2003-GPO-MPM de fecha 22-1-2003-GPO-MPM, la Gerencia de Planeamiento y Organización informa que el monto referencial para la Adquisición de dos (2) Servidores, ascendente a la suma de S/. 61,200.00, se encuentra enmarcado dentro de las previsiones del Presupuesto Institucional de Apertura 2003 (PIA - 2003), Proyecto 0001 MODERNIZACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN, Asignación 6.5.11.31 Equipamiento y Bienes Duraderos; Fuentes de Financiamiento: Canon y Sobre canon y Fondo de Compensación Municipal;

Que, por Informe Legal Nº 012-2003-OGAL-MPM, de fecha 23-1-2003, de la Oficina General de Asesoría Legal opina que es procedente DECLARAR EN SITUACIÓN DE URGENCIA LA ESTABILIZACIÓN DEL SISTEMA INFORMÁTICO CON QUE CUENTA ACTUALMENTE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS, por única vez, como medida temporal ante un hecho de excepción que obliga a tomar una determinación rápida de previsión para la operatividad de nuestro Sistema Informático, para dar inicio a la Campaña Predial año 2003;

Que, en Sesión Ordinaria de Concejo realizada el día de hoy, luego de los informes dados y de las conclusiones al respecto, el Pleno del Concejo considera procedente DECLARAR EN SITUACIÓN DE URGENCIA LA ESTABILIZACIÓN DEL SISTEMA INFORMÁTICO CON QUE CUENTA ACTUALMENTE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS, a fin de que nuestro Sistema Informático se encuentre en condiciones operativas, orientados a optimizar los servicios que brinda a los contribuyentes;

Estando lo expuesto a las facultades que le confiere la Ley Orgánica de Municipalidades Nº 23853, la Ley Nº 27879 del Presupuesto del Sector Público para el ejercicio 2003, y de conformidad con lo establecido en el inciso c) del artículo 19º y los procedimientos señalados en los Artículos 20º y 21º del TUO de la Ley Nº 26850, de Contrataciones y Adquisiciones del Estado, concordante con el inciso 2) del Artículo 108º de su Reglamento y con la dispensa, del trámite de aprobación del Acta;

SE ACORDÓ:

Artículo Primero.- DECLARAR EN SITUACIÓN DE URGENCIA LA ESTABILIZACIÓN DEL SISTEMA INFORMÁTICO CON QUE CUENTA ACTUALMENTE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS para la Adquisición, por única vez de dos (2) Servidores del Sistema Informático de la Municipalidad Provincial de Maynas como medida de previsión, cuyo monto referencial es de SESENTIUN MIL DOSCIENTOS Y 00/100 NUEVOS SO-

LES (S/. 61,200.00); a ser afectados a la Fuente de Financiamiento: Canon y Sobrecanon y Fondo de Compensación Municipal, de acuerdo al siguiente detalle:

- Características Técnicas de los Bienes:

- Tipo - Modelo : 8670-1AX
- Torre : PCI
- Procesadores : 2x Intel Pentium III XENON de 1.8 Ghz
- Memoria Caché : 512 K cada Procesador
- Memoria DDR : 1 GB Expandible a 6 GB DRR PC2100
- 4 Discos Duros : Hot-Swap de 18.2 GB 10-K Ultra 160 SCSI, Total 72.8 Gb.
- Dual Chanel : Ultra 320 SCSI
- Ethernet : 4x Tarjetas 3Com 3c905 Administrables 100M.
- Unidad : CD-ROM 40X
- Monitor : Color 15" IBM color negro.
- Video : 8 MB
- Slots : 6 slots PCI
- Puertos : 1 Paralelo, 2 seriales, 3 USB
- Ventiladores : 4
- Fuente : Dos Fuentes de poder estándar (hasta 3 con Redundancia).
- Administración : Remota
- Control Remoto : Post
- Monitoreo : de temperatura y voltaje
- Software : Netfinity Manager
- Garantía : 3 años para el CPU IBM (3 años partes y 1 año labor) 1 para el Monitor

Artículo Segundo.- Encargar a la Gerencia de Administración para que a través de la Subgerencia de Abastecimiento y Servicios adquiera los servidores por el procedimiento de exoneración, mediante la situación de Urgencia, debiendo velar para que los equipos que se adquieran cumplan con las especificaciones técnicas, así como las garantías fundamentales para el buen funcionamiento del Sistema Informático.

Artículo Tercero.- Encargar a la Secretaría General cumpla con poner en conocimiento el presente acuerdo a la Contralora General de la República dentro de las normas establecidas, así como a la Oficina General de Imagen Institucional efectuar la publicación correspondiente.

Regístrese, comuníquese y cúmplase.

JUAN CARLOS DEL ÁGUILA CÁRDENAS
Alcalde

02175

FE DE ERRATAS**ACUERDO DE CONCEJO
Nº 012-2003-SO-MPM**

Mediante Oficio Nº 055-2003-A-MPM, la Municipalidad Provincial de Maynas solicita se publique Fe de Erratas del Acuerdo de Concejo Nº 012-2003-SO-MPM, publicado en nuestra edición del día 29 de enero de 2003, en la página 238148.

En el Segundo Párrafo del Considerando.

DICE:

Que, (...) en la Fuente de Financiamiento: "Donaciones y Transferencias", Actividad 00588-Programa Vaso de Leche, dentro de la cadena de gastos 5.3.11.24;; Alimento de Personas, por un monto de S/. 2,362,699.00 para el Ejercicio 2003,

DEBE DECIR:

Que, (...) en la Fuente de Financiamiento: "Canon y Sobrecanon", Fondo de Compensación Municipal, Otros Impuestos Municipales y Recursos Directamente Recaudados, Actividad: Administrativa, Asignación: 5.3.11.23 Combustibles y Lubricantes, por un monto ascendente a S/. 111,636.00.

02176



Director: HUGO COYA HONORES

Lima, martes 4 de febrero de 2003



Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

**Proyecto de Normas relativas a los
procedimientos de adecuación,
renovación, de autorización
expresa y fiscalización,
a que se refiere la Ley N° 27153
modificada por Ley N° 27796
y el Decreto Supremo
N° 009-2002-MINCETUR**

Se somete a consideración del público y sectores interesados, a fin de que hasta el día viernes 7 de febrero puedan remitir al MINCETUR, sus apreciaciones y sugerencias (Sede central ubicada en la calle Uno Oeste N° 050-060, Urb. Córpac, San Isidro - Lima).

SEPARATA ESPECIAL

DECRETO SUPREMO N°

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, mediante la Ley N° 27153, modificada por la Ley N° 27796, se reguló la explotación de juegos de casino y máquinas tragamonedas en el país;

Que, en virtud del Decreto Supremo N° 009-2002-MINCETUR, se aprobó el Reglamento del citado cuerpo legal;

Que, la Primera Disposición Transitoria de la Ley N° 27796, ha previsto un plazo de adecuación para todas las empresas que a la fecha de entrada en vigencia de dicha Ley venían explotando juegos de casino y/o máquinas tragamonedas, siendo necesario normar dicho proceso de adecuación, teniendo en consideración el marco normativo vigente cuando se expidieron las autorizaciones y los precedentes administrativos, observando los principios de legalidad y de seguridad Jurídica;

Que, asimismo la mencionada disposición Transitoria prevé la renovación y adecuación en su caso de las empresas que a la entrada en vigencia de Ley 27796 venían explotando máquinas tragamonedas en Bingos y Discotecas, siendo asimismo conveniente normar los mencionados procesos de renovación y adecuación.

Que, es conveniente precisar los alcances de la facultad fiscalizadora de la Dirección Nacional de Turismo durante los procesos de renovación y adecuación a la Ley.

En uso de las facultades conferidas por el numeral 8) del artículo 118° de la Constitución Política del Perú;

DECRETA:

Artículo 1°.- Aprobar las "Normas relativas a los procedimientos de adecuación, renovación, de autorización expresa y fiscalización, a que se refiere la Ley N° 27153 modificada por Ley N° 27796 y el Decreto Supremo N° 009-2002-MINCETUR", la misma que consta de doce (12) artículos y siete (7) Disposiciones Finales.

Artículo 2°.- Deróguese las normas reglamentarias que se opongan al presente Decreto Supremo.

Artículo 3°.- El presente Decreto Supremo entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Artículo 4°.- El presente Decreto Supremo será refrendado por los Ministros de Educación y el de Comercio Exterior y Turismo.

Dado en la Casa de Gobierno a los

Proyecto de Normas relativas a los procedimientos de adecuación, renovación, de autorización expresa y fiscalización, a que se refiere la Ley N° 27153 modificada por Ley N° 27796 y el Decreto Supremo N° 009-2002-MINCETUR

TÍTULO I

DE LOS PROCEDIMIENTOS DE ADECUACIÓN, RENOVACIÓN Y AUTORIZACIÓN EXPRESA

CAPÍTULO I

EMPRESAS QUE A LA ENTRADA EN VIGENCIA DE LA LEY 27796 VENIAN EXPLOTANDO JUEGOS DE CASINO Y MÁQUINAS TRAGAMONEDAS SIN AUTORIZACIÓN EXPRESA

Artículo 1°.- Del procedimiento de Adecuación a la Ley N° 27153

Las empresas que al 27 de julio del 2002 explotaban juego de casino y/o máquinas tragamonedas sin autorización expresa otorgada por la Dirección Nacional de Turismo deberán cumplir con el procedimiento previsto en la Primera Disposición Transitoria del Reglamento de la Ley 27153 aprobado por Decreto Supremo N° 009-2002-MINCETUR.

Artículo 2° .- De la determinación de la distancia mínima

El requisito de la Distancia Mínima aplicable a estas empresas es el previsto en la Ley 27796 y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 009-2002-MINCETUR y el artículo 7° del presente Decreto Supremo

CAPÍTULO II

SOLICITUDES DE RENOVACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN EXPRESA DE EMPRESAS QUE EXPLOTABAN MÁQUINAS TRAGAMONEDAS EN BINGOS Y DISCOTECAS ANTES DE LA DACIÓN DE LA LEY N° 27796**Artículo 3°.- Del procedimiento de Renovación de Autorización Expresa en Bingos y Discotecas y del criterio de medición aplicable**

Las empresas que han venido explotando máquinas tragamonedas en bingos y discotecas con Autorización Expresa de la Dirección Nacional de Turismo obtenida antes de la entrada en vigencia de la Ley 27796, podrán

renovar dicha autorización adecuándose a lo establecido en el artículo 6º de la Ley 27153, modificada por la Ley 27796, por el período que fija dicha Ley, siguiendo el procedimiento establecido en la Tercera Disposición Transitoria del Reglamento Aprobado por Decreto Supremo N° 009-2002-MINCETUR.

En tales casos, la determinación de la distancia mínima se llevará a cabo en línea recta siguiendo el trayecto de circulación peatonal, tomada desde el vano de la puerta de ingreso principal de la sala de juegos hasta el vano de la puerta de ingreso a Iglesias, Instituciones Educativas, Cuarteles y Hospitales.

Se encuentran exentos de la observancia de la distancia mínima, los solicitantes que hayan accedido a la exoneración otorgada por la DNT, al amparo de lo establecido en el artículo 3º del Decreto Supremo N° 001-2000-ITINCI, o que acrediten mediante la autorización expedida por la Comisión Nacional de Casinos (CONACA) o mediante la Licencia Municipal correspondiente que la sala de juegos entró en funcionamiento con anterioridad a la fecha de entrada en vigencia de la Ley N° 27153 o que la instalación de Iglesias, Instituciones Educativas, Cuarteles y Hospitales se realizó con posterioridad a la instalación de la sala de juegos.

La renovación solicitada sólo podrá otorgarse por un plazo que no excederá del 31.12.2005

Artículo 4º.- Definición de institución educativa

Para efectos de la aplicación de la distancia mínima, se entiende por institución educativa a los centros de educación inicial, primaria, secundaria y superior, con los criterios establecidos en el artículo 9º del presente Decreto Supremo.

CAPÍTULO III

SOLICITUDES DE RENOVACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN EXPRESA DE EMPRESAS QUE EXPLOTAN MÁQUINAS TRAGAMONEDAS Y/O JUEGOS DE CASINO EN HOTELES Y RESTAURANTES

Artículo 5º.- De las solicitudes de renovación de la Autorización Expresa en hoteles y restaurantes y el criterio de medición de la distancia

Las empresas que antes de la entrada en vigencia Ley N° 27796 contaban con Autorización Expresa para la explotación de juegos de casino y/o máquinas tragamonedas en Hoteles y Restaurantes, deberán presentar su solicitud de renovación, siguiendo los plazos y condiciones establecidas en el artículo 18º de la Ley N° 27153, modificada por la Ley N° 27796 y normas reglamentarias.

Para efecto de la determinación de la distancia mínima, se tendrá en consideración el criterio establecido en el artículo 3º del presente Decreto Supremo.

En tales casos, la renovación solicitada sólo podrá otorgarse por un plazo que no excederá del 31.12.2005

CAPÍTULO IV

SOLICITUDES DE AUTORIZACIÓN EXPRESA PRESENTADAS ANTES DE LA ENTRADA EN VIGENCIA DE LA LEY N° 27796 Y QUE SE ENCUENTRAN EN TRÁMITE ANTE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE TURISMO

Artículo 6º.- Del procedimiento de Autorización Expresa y del criterio de medición aplicable

De conformidad con lo establecido en la Segunda Disposición Final de la Ley N° 27796, las solicitudes de autorización expresa presentadas al amparo de la Ley N° 27153 continuarán su trámite de autorización con la referida norma, no requiriéndose la presentación de la solicitud de inicio de operaciones.

La constitución de la garantía así como la observancia de los requisitos técnicos del sistema de video se regirán por las normas legales vigentes.

El criterio de medición aplicable será el establecido en el segundo párrafo del artículo 3º del presente Decreto Supremo

De aplicarse dicho criterio la explotación solicitada tendrá un plazo que no excederá del 31.12.2005.

CAPÍTULO V

SOLICITUDES DE AUTORIZACIÓN EXPRESA PARA LA EXPLOTACIÓN DE JUEGOS DE CASINOS Y MÁQUINAS TRAGAMONEDAS PRESENTADAS CON POSTERIORIDAD A LA ENTRADA EN VIGENCIA DE LA LEY N° 27796

Artículo 7º.- Del procedimiento de Autorización Expresa y determinación de la distancia mínima

En la tramitación de los procedimientos de Autorización Expresa iniciados con posterioridad a la entrada en vigencia de la Ley N° 27796, la medición de la distancia mínima a que se refiere el artículo 5º de la Ley 27153 modificado por la Ley 27796, y el artículo 3º de su Reglamento se efectuará en línea recta determinada desde el eje central del vano de la puerta de ingreso principal de la sala de juegos hasta el eje central del vano de la puerta de ingreso o salida de iglesias, centros de educación inicial, primaria, secundaria y superior, cuarteles, comisarías y hospitales, la que resulte más próxima a la sala de juegos, mediante la utilización de un sistema de levantamiento planimétrico, no tomándose en cuenta para efectos de la presente medición el trayecto de circulación peatonal.

De encontrarse la puerta principal de la sala de juegos en el interior del establecimiento destinado a la explotación del giro principal autorizado, la medición se realizará desde la puerta principal de ingreso a este último, siguiendo el criterio antes referido.

Artículo 8º.- Puerta de Ingreso Principal de la sala de juegos

Las salas de juego de casino y/o máquinas tragamonedas tendrán una sola puerta de ingreso al público. Dicha puerta de ingreso al público será considerada como la puerta de ingreso principal de la sala de juegos para efectos de la determinación de la distancia mínima.

TÍTULO II

DE LA FISCALIZACIÓN

DE LA FISCALIZACIÓN Y CONTROL DE LOS ESTABLECIMIENTOS SUJETOS A RÉGIMEN DE ADECUACIÓN

Artículo 9º.- De las condiciones y requisitos sujetos a fiscalización y control de los establecimientos sujetos a régimen de adecuación

Será objeto de fiscalización y control los requisitos y condiciones que de conformidad con lo establecido en la Primera Disposición Transitoria del Decreto Supremo N° 009-2002-MINCETUR no son materia de adecuación, tales como los referidos al cumplimiento de los requisitos técnicos de las máquinas y memorias previstos en la Ley y en el Reglamento, los requisitos técnicos y de seguridad de los establecimientos destinados a la explotación de juegos de casino y/o máquinas tragamonedas, requisitos relacionados con la evaluación financiera y demás obligaciones que le resulten aplicables.

Artículo 10º.- De las sanciones aplicables

Las sanciones administrativas serán determinadas de conformidad con el artículo 46º de la Ley, siguiendo el

procedimiento establecido en el artículo 72° del Reglamento de la Ley.

En los casos en que se imponga la cancelación de la autorización concedida, el titular de la misma deberá disponer el cese de operaciones y el cierre del establecimiento, caso contrario, la Dirección Nacional de Turismo podrá ordenar la clausura correspondiente, según el procedimiento previsto en el Decreto Supremo N° 009-2002-MINCETUR.

Artículo 11°.- De las máquinas tragamonedas para el uso de menores de edad

Precítese que resulta de aplicación el procedimiento de comiso y clausura previsto en el Decreto Supremo N° 010-2000-ITINCI, respecto de aquellos operadores que vienen explotando máquinas tragamonedas que no cumplen con los estándares técnicos internacionales y que debido a sus características físicas y al lugar en donde se ubican para su explotación, se encuentran dirigidas fundamentalmente a menores de edad.

Artículo 12°.- De la fiscalización y control de las salas de juego de empresas cuyas solicitudes de adecuación a la Ley N° 27153 se encuentren en trámite

Las empresas que hayan presentado su solicitud de adecuación a la Ley N° 27153, podrán ser objeto de fiscalización y control por parte de la Dirección Nacional de Turismo, respecto del cumplimiento de aquellos requisitos y condiciones que de acuerdo con lo establecido en la Primera Disposición Transitoria del Reglamento de la Ley no son materia de adecuación; tales como los referidos al cumplimiento de los requisitos técnicos de las máquinas y memorias previstos en la Ley y en el Reglamento, los requisitos técnicos y de seguridad de los establecimientos destinados a la explotación de juegos de casino y /o máquinas tragamonedas, requisitos relacionados con la evaluación financiera y demás obligaciones que le resulten aplicables.

En tales casos, la Dirección Nacional de Turismo procederá de conformidad con lo dispuesto en los artículos 72° y 73° del Reglamento de la Ley, pudiendo hacer uso de las facultades de fiscalización y control establecidas en el artículo 25° del citado cuerpo legal, debiendo observar el procedimiento de aplicación de sanciones previsto en la ley y sus normas reglamentarias.

De verificarse el incumplimiento de los requisitos de seguridad del establecimiento en donde se exploten juegos de casino o máquinas tragamonedas, la Dirección Nacional de Turismo cursará la comunicación correspondiente a la autoridad municipal para los fines respectivos.

DISPOSICIONES FINALES

Primera - De la competencia del Ministerio de Educación

El Ministerio de Educación para autorizar el funcionamiento de los centros de educación inicial, primaria, secundaria y superior, deberá tener en consideración la distancia mínima prevista en el artículo 5° de la Ley N° 27153, modificado por la Ley N° 27796, con relación al establecimiento destinado a la explotación de juegos de casino y máquinas tragamonedas autorizado por la Dirección Nacional de Turismo.

Segunda.- De los centros de educación

Para efectos de la aplicación del artículo 5° de la Ley N° 27153, modificada por la Ley N° 27796, de conformidad con lo establecido en el artículo 104° de la Ley N° 23384 "Ley General de Educación", se considera centros de educación a los siguientes:

a) Centro de educación inicial

- b) Escuelas para los que ofrecen educación secundaria o primaria y secundaria simultáneamente.
- c) Centros de Educación Ocupacional
- d) Centro de Educación Especial
- e) Institutos Superiores y Escuelas Superiores para los estudios de nivel superior y;
- f) Universidades

No califican como centros de educación para los efectos del presente Decreto Supremo, los centros de idioma y las academias de preparación universitaria.

Tercera.- Requisito para los procedimientos de autorización para la explotación de máquinas tragamonedas y modificación de la Autorización Expresa

Para efectos de los procedimientos relacionados con la autorización de explotación de máquinas tragamonedas y modificación de la Autorización Expresa por incremento de memorias de sólo lectura, los solicitantes deberán cumplir con adjuntar a su solicitud, copia del comprobante de pago con el que se acredite el costo y la fecha de adquisición de las mismas, requiriéndose que las memorias de sólo lectura se encuentren individualizadas por cantidad, nombre del fabricante, código de identificación y/o nombre del juego comercial.

Cuarta.- Transferencias de máquinas tragamonedas y/o memorias de sólo lectura

En el procedimiento de evaluación de las solicitudes de Autorización Expresa, Renovación y Adecuación a la Ley N° 27153, así como en el procedimiento de modificación de la Autorización Expresa concedida, según corresponda, para la procedencia de las solicitudes presentadas será exigible que las personas naturales o jurídicas que transfieran máquinas tragamonedas y/o memorias de sólo lectura en propiedad o en uso, se encuentren inscritas en el Registro de Comercializadores de máquinas tragamonedas y/o memorias de sólo lectura de la Dirección Nacional de Turismo.

Quinta.- Plazo para la inscripción en el Registro de Representantes en el país de fabricantes internacionales de máquinas tragamonedas

Para efecto de lo establecido en el artículo 38° del Decreto Supremo N° 009-2002-MINCETUR, los representantes en el país de fabricantes internacionales de máquinas tragamonedas tienen un plazo de quince (15) días hábiles para cumplir con la inscripción a que se refiere el mencionado artículo, contados a partir de la fecha de publicación del presente Decreto Supremo, bajo apercibimiento de encontrarse impedidos de solicitar ante la Dirección Nacional de Turismo la Autorización y Registro (homologación) de máquinas tragamonedas y/o memorias de sólo lectura del fabricante internacional.

Sexta.- Calificación de máquina tragamonedas

Para efecto del ejercicio de la función de la DNT prevista en el literal h) del artículo 48° del Decreto Supremo N° 009-2002-MINCETUR y en concordancia con lo establecido en el literal b) del artículo 4° de la Ley N° 27153, modificada por la Ley N° 27796, califican como máquinas tragamonedas aquellas máquinas electrónicas o electromecánicas cuyo resultado del juego depende del azar, el cual se produce sobre la base de un elemento electrónico, mecánico o electromecánico que de manera aleatoria determina una jugada ganadora, y en consecuencia, el pago del premio correspondiente.

Séptima.- Terminales de juego de video lotería

A los establecimientos que vienen explotando máquinas tragamonedas a través de terminales de video lotería que no califiquen como tales, les resultará aplicable el procedimiento de determinación y aplicación de sanciones previsto en el Decreto Supremo N° 010-2000-ITINCI.