

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

TÍTULO DEL DOCUMENTO REVISADO: (Indicar: Edición, Enmienda o Revisión en la que se encuentra la normativa)

RAP 121: Requisitos de Operación: Operaciones Nacionales e Internacionales Regulares y No regulares. Tercera Edición, que pasara a ser RAP 121: Requisitos de Operación: Operaciones Nacionales e Internacionales Regulares y No regulares, Tercera Edición, Enmienda 2

DATOS DE LA SOLICITUD DE REVISIÓN:
(Solo para uso del órgano normativo técnico de la DGAC)

EXNOR N°: 041-2024

PNOR N°: 004-2024

DIRECCIÓN DE LÍNEA DE PROCEDENCIA DE LA PROPUESTA NORMATIVA:

DIRECCION DE CERTIFICACIONES Y AUTORIZACIONES (DCA)

Registro de ingreso
I – 233034-2024

Fecha: 07.05.2024

Inicio:

Inicio:

COORDINACIÓN TÉCNICA QUE PROPONE:

Término:

Término:

COORDINACION TÉCNICA DE CERTIFICACIONES (CTCER)

(Nombre completo de RED que propone)

CT Ulises Vilchez Gómez y RED Gustavo Satornicio Satornicio – CTCER de la DCA

Sustento General de la Propuesta Normativa (Referirse en forma general la razón de la modificación o inclusión, por ejemplo: Enmienda XX del Anexo 16 de la OACI referente al medio ambiente y el ruido de aeronaves)

Enmienda 49 del Anexo 6, Parte I de la OACI, relacionado al programa de análisis de datos de vuelo (FDAP) y la Gestión del Tránsito Aéreo (ATMRPP/4) sobre la implementación inicial de los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE).

Enmienda 48 del Anexo 6, Parte I de la OACI, relacionado con los requisitos normativos con respecto a la disposición de aeronaves para la operación autorizada de un explotador de servicios aéreos; y operación con Tiempo de Desviación Extendido EDTO: Secciones 121.510 y 121.2581 de la RAP 121, respectivamente.

Enmienda 110 del Anexo 8 de la OACI, Relacionado a Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPASP/18) relativas a las operaciones internacionales de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en espacios aéreos controlados y aeródromos.
(No Aplicable para la presente regulación.)

Enmienda 109 del Anexo 8 de la OACI, relacionado con la Modificación de la Sección 121.2855 en concordancia con la Enmienda 109 del OACI Anexo 8 – Aeronavegabilidad, respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Documento 9760 - Manual de aeronavegabilidad, relacionado con Parte III - Estado de Matrícula

Ley de aeronáutica civil 27261 y su Reglamento

Reglamento LAR 121 Requisitos de Operación: Operaciones Domesticas e Internacionales Regulares y No regulares, Segunda Edición, Enmienda 14



Firmado digitalmente por:
ZAMALLOA CARDENAS Roberto
FAU 20131379944 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 11/02/2025 12:02:30-0500

Página 1 de 52



Firmado digitalmente por:
MARIN UGARTE Paola
Mariella FAU 20131379944 hard
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 19/02/2025 09:54:17-0500



Firmado digitalmente por:
GRANARA CARRUITERO Franco
Omar FAU 20131379944 hard
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 17/02/2025 17:55:15-0500

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

Reunión de Validación: <i>(Nombres completos de participantes de equipo multidisciplinario-utilizar una fila por cada reunión)</i>	Fecha: <i>(dd.mm.aaaa)</i>
Luis Zavala Sierra CTNED, Julio Ríos Vienrich CTNED/OPS y Alejandro Alva Panduro CTNED/AIR por DRPA; CT Oscar Vilela Ojeda, RED Andres Villaverde Villaverde por CTA/DSA; RED Luis Sipán Hernandez por CTO/DSA y CT Ulises Vilchez Gomez y RED Gustavo Satornicio Satornicio por CTCER de la DCA	15.04.2024
Luis Zavala Sierra CTNED, Julio Ríos Vienrich CTNED/OPS y Alejandro Alva Panduro CTNED/AIR por DRPA	24.04.2024
Luis Zavala Sierra CTNED, Julio Ríos Vienrich CTNED/OPS y Alejandro Alva Panduro CTNED/AIR por DRPA; CT Oscar Vilela Ojeda, RED Andres Villaverde Villaverde por CTA/DSA; RED Luis Sipán Hernandez por CTO/DSA y CT Ulises Vilchez Gomez y RED Gustavo Satornicio Satornicio por CTCER de la DCA	02.05.2024
Luis Zavala Sierra CTNED, Julio Ríos Vienrich CTNED/OPS y Alejandro Alva Panduro CTNED/AIR por DRPA	06.05.2024
Luis Zavala Sierra CTNED, Alejandro Alva Panduro CTNED/AIR, Mercedes Delpino Aspiazu CTNED/OPS por DRPA, CT Oscar Vilela Ojeda por CTA/DSA, Hevert Enrique Orihuela Yip RED/OPS/DSA, Enrique Astete Rieckhof RED/OPS/DSA por CTO/DSA, Alfonso Hernán Rivera-Santander Mieses por CTCER de la DCA.	26.06.2024
Julio Ríos Vienrich CTNED/OPS, Mercedes Delpino Aspiazu CTNED/OPS y Alejandro Alva Panduro CTNED/AIR por DRPA	01.07.2024
Julio Ríos Vienrich CTNED/OPS, Mercedes Delpino Aspiazu CTNED/OPS y Alejandro Alva Panduro CTNED/AIR por DRPA	30.01.2025

TEXTO DE LA NORMA VIGENTE	PROPUESTA DE REVISIÓN	SUSTENTO DE LA REVISIÓN	Otras normas afectadas/Diferencias con normas OACI/LAR
CAPÍTULO A GENERALIDADES	CAPÍTULO A GENERALIDADES		
121. 005 Definiciones y abreviaturas (a) <u>Definiciones</u> . - Para los propósitos de esta regulación son de aplicación las siguientes definiciones:	121.005 Definiciones, abreviaturas y símbolos (a) Definiciones. - Para los propósitos de esta regulación son de aplicación las siguientes:		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

(XX) Accidente.- Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

(1) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- hallarse en la aeronave, o
- por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

(2) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del

Se incluye texto sombreado en concordancia con el Anexo 19 Capítulo 1 Definiciones de la OACI y con la Enmienda 13 del Reglamento Latinoamericano LAR 121 del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) de la Oficina Regional (RO) de la OACI con Sede en Lima

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

	componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o		
	(3) la aeronave desaparece o es totalmente destruida. <i>Nota 1.- Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.</i> <i>Nota 2.- Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos</i> <i>Nota 3.- El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1 del Anexo 13 de OACI.</i> <i>Nota 4.- En el Adjunto E del Anexo 13 de OACI, figura orientación para determinar los daños de aeronave.</i>		
...	...		
	(XX) Autoridad ATS competente. - La autoridad apropiada designada por el Estado responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.	Se incluye texto sombreado en concordancia con el Anexo 6 Parte I Definiciones de la OACI	
	(XX) Incidente. - Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.	Se incluye texto sombreado en concordancia con el Anexo 19 Capítulo 1 Definiciones de la OACI	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

	(XX) Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional. - Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.	Se incluye texto sombreado en concordancia con el Anexo 19 Capítulo 1 Definiciones de la OACI	
...	...		
(86) Manual de operación de la aeronave (AOM). - Manual, aceptable para el Estado del explotador, que contiene procedimientos de utilización de la aeronave en situación normal, anormal y de emergencia, listas de verificación, limitaciones, información sobre la performance, detalles de los sistemas de aeronave y otros textos pertinentes a las operaciones de las aeronaves. ...	(86) (XX) Manual de operación de la aeronave (AOM). - Manual, aceptable para el Estado del explotador, que contiene procedimientos de utilización de la aeronave en situación normal, anormal y de emergencia, listas de verificación, limitaciones, información sobre la performance, detalles de los sistemas de aeronave y otros textos pertinentes a las operaciones de las aeronaves. ...	En concordancia con el Anexo 6 I Parte capítulo 1 Definiciones	
	(XX) Mejores prácticas de la industria. - Textos de orientación preparados por un órgano de la industria, para un sector particular de la industria de la aviación, a fin de que se cumplan los requisitos de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional, otros requisitos de seguridad operacional de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas.	En concordancia con la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas del SRVSOP (RPEO/16) Lima, Perú, del 03 al 07 de octubre de 2022	
...	...		
(100) Navegación basada en la performance (PBN). - Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado. <i>Nota. - Los requisitos de performance se expresan en las</i>	(100) (XX) Navegación basada en la performance (PBN). - Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado. <i>Nota. - Los requisitos de performance se expresan en las</i>	En concordancia con la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas del SRVSOP (RPEO/16) Lima, Perú, del 03 al 07 de octubre de 2022	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

especificaciones para la navegación (especificaciones RNAV y RNP) en función de la precisión, integridad, continuidad, disponibilidad y funcionalidad necesarias para la operación propuesta en el contexto de un concepto para un espacio aéreo particular.	especificaciones para la navegación (especificaciones RNAV y RNP) en función de la precisión, integridad, continuidad, disponibilidad y funcionalidad necesarias para la operación propuesta en el contexto de un concepto para un espacio aéreo particular. La disponibilidad de una señal en el espacio del Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS SIS) o de alguna otra infraestructura NAVAID se considera dentro del concepto de espacio aéreo para habilitar la aplicación de navegación		
...	...		
	(109) Operación de Categoría II (CATII). - Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft), y un alcance visual en la pista no inferior a 300 350 m.	En concordancia con el Anexo 6 Parte I-Operación de Aeronaves, Sección 4.2.8.3. b), 2) del capítulo 4.	
	(XX) Plan de vuelo actualizado (CPL). Plan de vuelo que refleja las modificaciones en el plan de vuelo presentado, de haberlas, que resultan de incorporar autorizaciones ATC posteriores.	En concordancia con el Anexo 6 Parte I enmienda 49 Definiciones	
	(XX) Plan de vuelo presentado (FPL o eFPL). Último plan de vuelo presentado por el piloto, un explotador o un representante designado, para ser utilizado por las dependencias ATS. <i>Nota. — La abreviatura FPL indica un plan de vuelo presentado, intercambiado mediante el servicio fijo aeronáutico, mientras que la abreviatura eFPL indica un plan de vuelo presentado, intercambiado mediante los servicios FF-ICE. El eFPL permite el intercambio de información adicional que no se incluye en el FPL.</i>	En concordancia con el Anexo 6 Parte I enmienda 49 Definiciones	
(131) Plan de vuelo. - Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.	(131) (XX) Plan de vuelo. - Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a o a una parte de un vuelo previsto de una aeronave; se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.	En concordancia con la enmienda 49 del ANEXO 6 Parte I Definiciones	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

	<i>Nota 1. — El término “plan de vuelo” puede ir acompañado de los adjetivos “preliminar”, “presentado”, “actualizado” u “operacional” a fin de señalar el contexto y las diferentes etapas de un vuelo.</i> <i>Nota 2. — Cuando se utilizan las palabras “mensaje de” delante de esta expresión, se refiere al contenido y formato de los datos del plan de vuelo tal como han sido transmitidos.</i>		
	(XX) Plan de vuelo preliminar (PFP). Información relativa a un vuelo presentada por un explotador o un representante designado para planificar un vuelo en colaboración antes de presentar un plan de vuelo.	En concordancia con la enmienda 49 del ANEXO 6 Parte I Definiciones	
	(XX) Rendimiento en materia de seguridad operacional. Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.	En concordancia con la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas del SRVSOP (RPEO/16) Lima, Perú, del 03 al 07 de octubre de 2022	
	(XX) Riesgo de seguridad operacional. La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.	En concordancia con la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas del SRVSOP (RPEO/16) Lima, Perú, del 03 al 07 de octubre de 2022	
...	...		
	(XX) Seguridad operacional. Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.	En concordancia con la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas del SRVSOP (RPEO/16) Lima, Perú, del 03 al 07 de octubre de 2022	
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

(166) Tiempo de vuelo - aviones. - Tiempo total transcurrido desde que el avión comienza a moverse bajo su propio impulso con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene para dar por terminado el vuelo.	(166) (XX) Tiempo de vuelo — aviones. - Tiempo total transcurrido desde que el avión comienza a moverse bajo su propio impulso con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene para dar por terminado completamente al finalizar el vuelo.	En concordancia con el Anexo 6 Parte I-Operación de Aeronaves, Definiciones y estandarizado con la RAP 91 y RAP 135, así como el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 121.	
...	...		
...	...		
	(XX) Vuelo controlado. Todo vuelo que está supeditado a una autorización del control de tránsito aéreo (ATC).	En concordancia con la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas del SRVSOP (RPEO/16) Lima, Perú, del 03 al 07 de octubre de 2022	
...	...		
(b) Abreviaturas	(b) Abreviaturas		
...	...		
	APV Procedimiento de aproximación con guía vertical		
...	...		
	CVS Sistema de visión combinado		
...	...		
	EGT Temperatura de los gases de escape		
	ELT Transmisor de localización de emergencia		
	EMPM Manual de procedimientos de mantenimiento EDTO		
	EPR Relación de presiones del motor		
	ETA Hora prevista de llegada		
	HEA - Aeródromo de gran altura	En concordancia con el Anexo 6 Parte I-Operación de Aeronaves Símbolos	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

	MET – Meteorología	En concordancia con Aprobación de la Enmienda 50 del Anexo 6, Parte I.	
	MNPS Especificaciones de Performance mínima de navegación (MNPS)	Se elimina en concordancia con el NAT Doc. 007 – Manual de Operaciones y espacio Aéreo del Atlántico Norte	
	NAT HLA Espacio Aéreo de alto nivel del Atlántico Norte.	NAT Doc. 007 – Manual de Operaciones y espacio Aéreo del Atlántico Norte	
	PBCS - Comunicaciones y vigilancia basadas en la performance	Manual de comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS) (Doc. 9869)	
...	...		
	(c) Símbolos	En concordancia con el Anexo 6 Parte I-Operación de Aeronaves Símbolos	
	°C Grados Celsius	En concordancia con el Anexo 6 Parte I-Operación de Aeronaves Símbolos	
	% Por ciento	En concordancia con el Anexo 6 Parte I-Operación de Aeronaves Símbolos	
...	...		
	121.027 Uso de sustancias psicoactivas El personal cuyas funciones sean críticas desde el punto de vista de la seguridad operacional de la aviación (empleados que ejercen funciones delicadas desde el punto de vista de la seguridad operacional) no desempeñarán dichas funciones mientras estén bajo la influencia de sustancias psicoactivas que perjudiquen la actuación humana. Las personas en cuestión se abstendrán de todo tipo de uso problemático de ciertas sustancias.	En concordancia con el Anexo 6 Parte I 3.4 USO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS se inserta párrafo sombreado también en concordancia con la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas del SRVSOP (RPEO/16) Lima, Perú, del 03 al 07 de octubre de 2022	
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

CAPÍTULO B PROGRAMAS Y SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	CAPÍTULO B PROGRAMAS Y SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL		
121.105 Aplicación (a) Este capítulo prescribe las reglas para establecer y mantener:	121.105 Aplicación (a) Este capítulo prescribe establece las reglas para establecer y mantener:	Se tacha texto concordancia con la aplicación de los Capítulos I, K y P de la RAP 121	
121.115 Programa de análisis de datos de vuelo (a) El explotador de aviones con un peso (masa) certificado de despegue superior a 27 000 kg establecerá y mantendrá un programa de análisis de datos de vuelo como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional;	121.115 Programa de análisis de datos de vuelo (a) El explotador de aviones con un peso (masa) certificado de despegue superior a 27 000 kg o 15 000 kg, con capacidad para más de 19 pasajeros y que tengan un certificado de aeronavegabilidad emitido por primera vez el 1 de enero de 2027 o posteriormente establecerá y mantendrá un programa de análisis de datos de vuelo como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional;	Se incluye texto tachado en concordancia con la enmienda 49 del Anexo 6 Parte I Capítulo 3 Generalidades 3.3 Gestión de la Seguridad Operacional	
	121.117 Protección de los datos, información de seguridad operacional y fuentes conexas (a) No se permitirá la utilización de grabaciones o transcripciones de los CVR, CARS, AIR Clase A y AIRS Clase A para fines que no sean la investigación de un accidente o un incidente con arreglo al Anexo Técnico 13, salvo cuando las grabaciones o transcripciones: (1) estén relacionadas con un suceso que atañe a la seguridad operacional identificado en el contexto de un sistema de gestión de seguridad operacional; se limiten a las partes pertinentes de una transcripción desidentificada de las	Se incluye texto sombreado de acuerdo a la Sección Capítulo 3 Generalidades, 3.3 Gestión de la Seguridad Operacional, 3.3.4 a), b), c) y d) del Anexo 6 Parte I de la OACI.	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

grabaciones; y sean objeto de las protecciones otorgadas con arreglo al Anexo 19;

(2) se requieran para uso en procesos penales no relacionados con un suceso que involucre la investigación de un accidente o incidente y sean objeto de las protecciones otorgadas con arreglo al Anexo 19; o

(3) se utilicen para inspecciones de sistemas de registradores de vuelo según lo dispuesto en el Párrafo (h) del Apéndice B.

(b) No se permitirá el uso de grabaciones o transcripciones de los FDR, ADRS, así como tampoco AIR y AIRS de Clase B y Clase C para fines que no sean la investigación de un accidente o un incidente con arreglo al Anexo 13, salvo cuando las grabaciones o transcripciones son objeto de las protecciones otorgadas con arreglo al Anexo 19 y:

(1) sean utilizadas por el explotador para fines de aeronavegabilidad o de mantenimiento;

(2) sean utilizadas por el explotador para realizar un programa de análisis de datos de vuelo exigido en esta regulación;

(3) se requieran para uso en procesos no relacionados con un suceso que involucre la investigación de un accidente o incidente;

(4) sean desidentificadas; o

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

	(5) se divulguen en el marco de procedimientos protegidos.		
CAPÍTULO C APROBACIÓN DE RUTAS: OPERACIONES REGULARES NACIONALES E INTERNACIONALES	CAPÍTULO C - APROBACIÓN DE RUTAS: OPERACIONES REGULARES NACIONALES E INTERNACIONALES	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
CAPÍTULO D - APROBACIÓN DE RUTAS Y ÁREAS: OPERACIONES NO REGULARES	CAPÍTULO D - APROBACIÓN DE RUTAS Y ÁREAS: OPERACIONES NO REGULARES		
...	...		
121.345 Sistema de seguimiento de vuelo ...	121.345 Sistema de seguimiento de vuelo ... (e) El explotador seguirá la posición de los aviones cada 15 minutos como mínimo para las porciones de las operaciones de vuelo que se prevé ejecutar en área oceánicas en las condiciones siguientes: el avión tiene una masa máxima certificada de despegue de más de 45500 kg y una capacidad de asientos superior a 19; y la dependencia ATS obtiene información sobre la posición del avión a intervalo de más de 15 minutos.	En concordancia con la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas del SRVSOP (RPEO/16) Lima, Perú, del 03 al 07 de octubre de 2022	
	(f) No obstante las disposiciones del Párrafo (e), la AAC puede, basándose en los resultados de un proceso aprobado de evaluación de riesgos implantado por el explotador, permitir variaciones en los intervalos de notificación automatizada. El proceso demostrará la forma de manejar los riesgos que resulten de esas variaciones y, como mínimo, incluirá lo siguiente:	En concordancia con la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas del SRVSOP (RPEO/16) Lima, Perú, del 03 al 07 de octubre de 2022	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

	-capacidad de los sistemas y procesos de control operacional del explotador, incluidos aquellos para --contactar a las dependencias ATS;		
	-capacidad general del avión y sus sistemas;		
	-medios disponibles para determinar la posición del avión y comunicarse con él;		
	-frecuencia y duración de las lagunas en la notificación automatizada;		
	-consecuencias de factores humanos que resultan de cambios en los procedimientos de la tripulación de vuelo; y		
	-medidas de mitigación específicas y procedimientos de contingencia.		
	(g) El explotador establecerá procedimientos aprobados por la DGAC, para conservar los datos de seguimiento de las aeronaves que ayuden a los SAR a determinar la última posición conocida de las aeronaves.	En concordancia con la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas del SRVSOP (RPEO/16) Lima, Perú, del 03 al 07 de octubre de 2022	
...	...		
CAPÍTULO E REQUISITOS DE MANUALES	CAPÍTULO E REQUISITOS DE MANUALES	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
CAPÍTULO F REQUISITOS DE AVIONES	CAPÍTULO F REQUISITOS DE AVIONES		
...	...		
121.510. Requerimientos de aviones: Generalidades	121.510. Requerimientos de aviones: Generalidades		
(a) ... (b) Para que el explotador pueda operar según esta regulación debe disponer de por lo menos un avión	(a) ... (b) Para que el explotador pueda operar según esta regulación debe disponer de por lo menos un avión	Se elimina texto tachado y se incluye texto resaltados en concordancia con los	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

en propiedad o en la modalidad de arrendamiento que sea aplicable, para su uso exclusivo. ...	uno o más aviones ya sea de su en propiedad o en la modalidad de arrendamiento que sean aplicables, para su uso exclusivo (sin tripulación) y satisfaga los requisitos de operación de la presente regulación, y que le permita cumplir con las operaciones autorizadas en sus Especificaciones Técnicas de Operación (OpSpecs). ... <i>Nota: Para los efectos de la presente Regulación, el término "Especificaciones Técnicas de Operación" es equivalente al término de "Especificaciones relativas a las operaciones"</i>	requisitos de los Artículos: 117, 129, 130, 132 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil 27261 (LAC 27261) (hallazgo 6.201 IASA FAA). Se inserta texto sombreado "Nota" a fin de estandarizar los términos en las RAP 121, RAP 135 y RAP 91	
...	...		
CAPÍTULO G LIMITACIONES EN LA PERFORMANCE: AVIONES	CAPÍTULO G LIMITACIONES EN LA PERFORMANCE: AVIONES	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
CAPITULO H INSTRUMENTOS Y EQUIPOS: AVIONES	CAPITULO H INSTRUMENTOS Y EQUIPOS: AVIONES		
...	...		
121.850 Sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS) ...	121.850 Sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS) ... (f) Todos los aviones con motores de turbina con una masa máxima certificada de despegue inferior o igual a 5 700 kg y autorizados a transportar entre cinco y nueve pasajeros, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se expida por primera vez el 1 de enero de 2026 o después de esa fecha, estarán equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que proporcione las advertencias previstas en párrafos (e)(1)(3), y la	En concordancia con el Anexo 6 Parte I-6.15.4	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

	advertencia de margen vertical sobre el terreno que no es seguro, y que tenga una función de predicción de riesgos del terreno.		
	Todos los aviones con motor de pistón, con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg o autorizados para transportar más de nueve pasajeros estarán equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que proporcione las advertencias previstas en el párrafo (e) (1) y (3), la advertencia de margen vertical sobre el terreno que no es seguro, y que tenga una función de predicción de riesgos del terreno.	En concordancia con el Anexo 6 Parte I-6.15.5	
...	...		
121.930 Provisión de oxígeno para aviones con cabinas presurizadas que vuelen a grandes altitudes ...	121.930 Provisión de oxígeno para aviones con cabinas presurizadas que vuelen a grandes altitudes ...	Se incluye texto sombreado en concordancia con el Capítulo 6 Instrumentos, equipo y documentos de vuelo del avión, 6.7 Para todos los aviones que vuelen a grandes altitudes, 6.7.5 del Anexo 6 Parte I de la OACI.	
c) En el caso de aviones que operen a altitudes de presión por encima de 7 600 m (25 000 ft.) o que, si operan a 7 600 m (25 000 ft.) o inferior no puedan descender de manera segura en 4 minutos hasta una altitud de vuelo de 4,000 mts. (13,000 ft) deben estar provistos de equipos de oxígeno autodesplegables disponibles inmediatamente para cada ocupante, en cualquier lugar donde estén sentados	c) En el caso de aviones que operen a altitudes de presión por encima de 7 600 m (25 000 ft.) o que, si operan a 7 600 m (25 000 ft.) o inferior no puedan descender de manera segura en 4 minutos hasta una altitud de vuelo de 4 000 mts. (13 000 ft) y al que se ha otorgado por primera vez un certificado individual de aeronavegabilidad el 9 de noviembre de 1998 o después, deben estar provistos de equipos de oxígeno autodesplegables disponibles inmediatamente para cada ocupante, en cualquier lugar donde estén sentados		
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

121.970 Transmisor de localización de emergencia (ELT) y sistema de localización de un avión en peligro (a) Todos los aviones autorizados para transportar más de 19 pasajeros, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se expida por primera vez después del 1 de julio de 2008, llevarán: (1) por lo menos 2 ELT, uno de los cuales será automático; o (2) por lo menos un ELT cuya capacidad que satisfaga los requisitos del párrafo (i) de esta Sección. <i>Nota. — En los casos en que se satisfagan los requisitos del párrafo 121.970 (i) mediante otro sistema, no se requiere un ELT automático.</i>	121.970 Transmisor de localización de emergencia (ELT) y sistema de localización de un avión en peligro (a) Todos los aviones autorizados para transportar más de 19 pasajeros, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se expida por primera vez después del 1 de julio de 2008, llevarán estarán equipados con: (1) por lo menos 2 ELT, uno de los cuales será automático; (2) por lo menos un ELT cuya capacidad que satisfaga los requisitos del párrafo (i) de esta Sección <i>Nota. — En los casos en que se satisfagan los requisitos del párrafo 121.970 (i) mediante otro sistema, no se requiere un ELT automático</i>	En concordancia con la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas del SRVSOP (RPEO/16) Lima, Perú, del 03 al 07 de octubre de 2022	
...	...		
121.995 Equipos de Navegación ... c) Para los vuelos en partes definidas del espacio Aéreo en que, basándose en los acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriben especificaciones de Performance mínima de navegación (MNPS) para lo cual: (1) El avión deberá: (i) estar dotado de equipo de navegación que proporcione indicaciones continuas a la tripulación de vuelo sobre la derrota	121.995 Equipos de Navegación ... c) Para los vuelos en partes definidas del espacio Aéreo en que, basándose en los acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriben Especificaciones de la autorización Performance mínima de navegación (MNPS) para operar en el Espacio Aéreo de alto nivel del Atlántico Norte (NAT HLA) para lo cual: (1) El avión deberá: (i) estar dotado de equipo de navegación con al menos 2 sistemas de largo alcance (LRNS) que pueden	Se incluye texto sombreado en concordancia al cambio del término actualizado en concordancia con el NAT Doc. 007 OACI de la Oficina Europa y Atlántico Norte.	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

hasta el grado requerido de precisión en cualquier punto a lo largo de dicha derrota; y (ii) estar autorizado por la DGAC como Estado del explotador para las operaciones MNPS en cuestión. 	ser entre otros INS, IRS o GNNS que proporcionen indicaciones continuas a la tripulación de vuelo sobre la derrota hasta el grado requerido de precisión en cualquier punto a lo largo de dicha derrota; y (ii) Estar autorizado por la DGAC como Estado del explotador para las operaciones MNPS NAT HLA en cuestión. ... <i>Nota: El NAT HLA incluye la transferencia de requisitos de MNPS y la consolidación de requisitos actuales de PBN y PBCS.</i>		
...	...		
CAPITULO I: CONTROL Y REQUISITOS DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DEL AVIÓN	CAPITULO I: CONTROL Y REQUISITOS DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DEL AVIÓN		
121.1105 Aplicación Este capítulo prescribe los requisitos de mantenimiento y control de la aeronavegabilidad que un explotador debe cumplir para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los aviones bajo su control.	121.1105 Aplicación Este capítulo prescribe establece los requisitos de mantenimiento y control de la aeronavegabilidad que un explotador debe cumplir para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los aviones bajo su control.	Se tacha texto concordancia con la aplicación de los Capítulos, K y P de la RAP 121	
...	...		
121.1110 Responsabilidad del Mantenimiento de la aeronavegabilidad	121.1110 Responsabilidad del Mantenimiento de la aeronavegabilidad		
...	...		
	(10) que el mantenimiento y la Certificación de Conformidad de mantenimiento, de los aviones de	Se incluye texto sombreado en concordancia con la Enmienda 43,	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

	matrícula extranjera, lo lleve a cabo una organización de mantenimiento aprobada por el Estado de matrícula o por otro Estado contratante y esté aceptado por el Estado de matrícula, siempre que dichas organizaciones, cumplan con las disposiciones del Capítulo 6, Parte II del Anexo 8 de la OACI.	Capítulo 8. Mantenimiento de la Aeronavegabilidad del Avión 8.1 Responsabilidades del explotador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad, párrafo 8.1.2, del Anexo 6, Parte I de la OACI	
...	...		
121. 1115 Programa de mantenimiento (a) (7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y CAT III, PBN, RVSM, MNPS. El contenido del programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice T Parte II. ...	121. 1115 Programa de mantenimiento (a) (7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y CAT III, PBN, RVSM, MNPS NAT HLA. El contenido del programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice T Parte II de la presente regulación. ... <i>Nota: El NAT HLA incluye la transferencia de requisitos de MNPS y la consolidación de requisitos actuales de PBN y PBCS.</i>	Se incluye texto sombreado en concordancia al cambio del término actualizado en concordancia con el NAT Doc. 007 OACI de la Oficina Europa y Atlántico Norte.	
...	...		
CAPITULO J: REQUISITOS DE TRIPULANTES Y PERSONAL AERONÁUTICO	CAPITULO J: REQUISITOS DE TRIPULANTES Y PERSONAL AERONÁUTICO		
...	...		
121.1410 Personal aeronáutico: Limitaciones en el desempeño de sus función (a) Ninguna persona actuará como miembro de la tripulación o como despachador de vuelo DV, salvo que:	121.1410 Personal aeronáutico: Limitaciones en el desempeño de sus funciones (a) Ningún explotador utilizará los servicios y Ninguna persona actuará como miembro de la tripulación o como despachador de vuelo (DV), salvo que:		
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

121.1430 Mecánico de a bordo Cuando en el tipo de avión exista un puesto aparte para el mecánico de a bordo, la tripulación de vuelo incluirá, por lo menos un mecánico de a bordo titular de una licencia, asignado especialmente a dicho puesto, a menos que las funciones relacionadas con tal puesto puedan ser desempeñadas satisfactoriamente por otro miembro de la tripulación de vuelo, titular de licencia de mecánico de a bordo, sin perjuicio del desempeño de las funciones normales.	121.1430 Mecánico de a bordo Cuando en el tipo de avión exista un puesto aparte para el mecánico de a bordo, la tripulación de vuelo incluirá, por lo menos un mecánico de a bordo titular de una licencia, asignado especialmente a dicho puesto, a menos que las funciones relacionadas con tal puesto puedan ser desempeñadas satisfactoriamente por otro miembro de la tripulación de vuelo, titular de licencia de mecánico de a bordo, sin perjuicio del desempeño de las funciones normales. <i>Nota. – El término «mecánico de a bordo» no debe ser interpretado como “mecánico de mantenimiento de aeronave (MMA)” ya que el MMA no es parte de la tripulación de vuelo.</i>	Se incluye texto sombreado para en concordancia con la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas del SRVSOP (RPEO/16) Lima, Perú, del 03 al 07 de octubre de 2022	
...	...		
121.1435 Navegante y equipo especializado de navegación	121.1435 Navegante y equipo especializado de navegación		
(a) ... (b) ...	(a) ... (b) ... (c) Las operaciones que requieran de un navegante o un equipo especializado de navegación o ambos, estarán contenidas en las correspondientes especificaciones técnicas de operación del explotador.	Se incluye texto sombreado en concordancia con el Capítulo 9. Tripulación de vuelo del avión, 9.1.4 Navegante, del Anexo 6, Parte I de la OACI y enmienda 12 del Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 121, del SRVSOP, de la Sede Regional SAM en Lima de la OACI.	
...	...		
CAPITULO K: Programas de instrucción	CAPITULO K: Programas de instrucción		
121.1505 Aplicación (a) Este capítulo prescribe los requisitos que se	121.1505 Aplicación (a) Este capítulo prescribe establece los requisitos	Se tacha texto concordancia con la aplicación de los Capítulos I,K y P de la RAP 121	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

aplican a cada explotador para:	que se aplican a cada explotador para:		
...	...		
121.1595 Requisitos de instrucción para miembros de la tripulación y despachadores de vuelo ...	121.1595 Requisitos de instrucción para miembros de la tripulación y despachadores de vuelo ... (h) Cada programa de instrucción debe incluir un proceso regular de análisis del desempeño de cada piloto en forma individual que identifique las deficiencias del desempeño de los pilotos durante el entrenamiento y las verificaciones de la competencia, así como también la ocurrencia de múltiples fallas durante las verificaciones de la competencia. (i) Cada programa de instrucción debe incluir métodos para el entrenamiento de recuperación y para el seguimiento de los pilotos que han sido identificados bajo el análisis realizado de acuerdo con el párrafo anterior.	En concordancia con la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas del SRVSOP (RPEO/16) Lima, Perú, del 03 al 07 de octubre de 2022	
...	...		
CAPÍTULO L - CUALIFICACIONES DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO	CAPÍTULO L - CUALIFICACIONES DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
CAPÍTULO M CUALIFICACIÓN Y LIMITACIONES DE TIEMPO DE SERVICIO DE DESPACHADORES DE VUELO	CAPÍTULO M CUALIFICACIÓN Y LIMITACIONES DE TIEMPO DE SERVICIO DE DESPACHADORES DE VUELO	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
CAPÍTULO N GESTIÓN DE LA FATIGA Y LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO, PERÍODOS DE SERVICIO Y REQUISITOS DE DESCANSO PARA TRIPULANTES	CAPÍTULO N GESTIÓN DE LA FATIGA Y LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO, PERÍODOS DE SERVICIO Y REQUISITOS DE DESCANSO PARA TRIPULANTES		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-D RP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

...	...		
121.1901 Gestión de Fatiga (a) La DGAC, de acuerdo con sus leyes y reglamentación aeronáutica vigente y con fines de gestión de sus riesgos de seguridad operacional relacionados con la fatiga, esta reglamentación estará basados en principios, conocimientos científicos y experiencia operacional y su propósito será garantizar que los miembros de la tripulación de vuelo y de cabina estén desempeñándose con un nivel de alerta adecuado, por consiguiente, la DGAC ha establecido: ...	121.1901 Gestión de Fatiga (a) La DGAC, de acuerdo con sus leyes y El explotador aéreo debe establecer una descripción para gestionar la fatiga en su Manual de operaciones conforme a lo establecido en el Apéndice J de la presente regulación reglamentación aeronáutica vigente de acuerdo y con la regulación vigente y con fines de la gestión de sus riesgos de seguridad operacional relacionados con la fatiga, esta reglamentación estará basados en principios, conocimientos científicos y experiencia operacional y su con el propósito será de garantizar que los miembros de la tripulación de vuelo y de cabina estén desempeñándose con un nivel de alerta adecuado, para tal efecto por consiguiente , la DGAC ha establecido: (1) regulaciones prescriptivas relativas a limitaciones del tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo, períodos de servicio y requisitos de períodos de descanso; y (2) regulaciones sobre sistemas de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS), cuando se autoriza al explotador para que utilice un FRMS con el fin de gestionar la fatiga; y (3) que los explotadores aéreos que tengan un FRMS aprobado, éste debe ser integrado a su SMS.	En concordancia con el anexo 6 Parte I 4.10 GESTIÓN DE LA FATIGA 4.10.7	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

121.1902 Cumplimiento de los requisitos de la Gestión de la Fatiga

...

(d) Para asegurar que el FRMS aprobado del explotador proporciona un nivel de seguridad operacional equivalente, o mejor, que el nivel que se alcanza con los requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga, la DGAC:

(1) requerirá que el explotador establezca valores máximos para el tiempo de vuelo y/o los períodos de servicio de vuelo y períodos de servicio, y valores mínimos para los períodos de descanso. Estos valores se basarán en principios y conocimientos científicos, con sujeción a procesos de garantía de la seguridad operacional, aceptables para la DGAC;

121.1902 Cumplimiento de los requisitos de la Gestión de la Fatiga

(a) El explotador, de acuerdo a lo establecido en este capítulo gestionará los riesgos asociados con la fatiga, respecto a lo siguiente: ~~con las leyes y reglamentos nacionales y con fines de gestión de sus riesgos de seguridad operacional relacionados con la fatiga, establecerá:~~

(1) las limitaciones del tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo, períodos de servicio y requisitos de períodos de descanso que estén dentro de los requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga;

(2) de ser autorizado utilizar un sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS) aprobado para todas las operaciones; o

(3) de ser autorizado utilizar un FRMS aprobado para parte de sus operaciones y requisitos prescriptivos para el resto de sus operaciones

(b)...

(c)...

(d) Para asegurar que el FRMS aprobado del explotador proporciona un nivel de seguridad operacional equivalente, o mejor, que el nivel que se alcanza con los requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga, la DGAC:

(1) requerirá que el explotador establezca valores máximos para el tiempo de vuelo y/o los períodos de servicio de vuelo y períodos de servicio, y valores mínimos para los períodos de descanso. Estos valores se basarán en principios y conocimientos científicos, y estarán sujetos ~~con sujeción a~~

Se elimina texto tachado e inserta texto sombreado en concordancia con la Sección 4.10.2 (a), (b), (c) y (d) de la Parte I del Anexo 6 de la OACI

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

	procesos de garantía de la seguridad operacional, aceptables para la DGAC; ... (h) Cumplir las regulaciones prescriptivas de gestión de la fatiga establecidos en el presente capítulo, no exime al explotador de la responsabilidad de manejar sus riesgos, incluidos los asociados a la fatiga, utilizando su sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).	se inserta texto sombreado (párrafo h), en concordancia con la Sección 4.10.2 (a), (b), (c) y (d) de la Parte I del Anexo 6 de la OACI	
121.1903 Seguridad operacional de requisitos prescriptivos y requisitos basados en rendimiento Todo explotador que no pueda disponer de un FRMS para gestionar los requisitos basados en rendimiento para la gestión de la fatiga, debe de gestionar la seguridad operacional de los requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga, mediante la aplicación de su SMS.	121.1903 Seguridad operacional de requisitos prescriptivos y requisitos basados en rendimiento Todo explotador que no pueda disponer de un FRMS para gestionar los requisitos basados en rendimiento para la gestión de la fatiga, debe de gestionar la seguridad operacional de los requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga, mediante la aplicación de su SMS.	Se elimina la Sección 121.1903, en concordancia con la Sección 4.10.2 (a), (b), (c) y (d) de la Parte I del Anexo 6 de la OACI	
...	...		
121.1935 Limitaciones complementarias: Tripulantes de vuelo de explotadores aéreos regulares y no regulares que operan en rutas internacionales. Esta Sección prescribe las limitaciones complementarias de tiempo de vuelo, períodos de servicio y requisitos de descanso reglamentario, que además de las estipuladas en la Sección 121.1905 o como desviaciones del mismo, son aplicables a los tripulantes de vuelo de explotadores que efectúan operaciones regulares y no regulares en rutas internacionales.	121.1935 Limitaciones complementarias: Tripulantes de vuelo de explotadores aéreos regulares y no regulares que operan en rutas internacionales. Esta Sección prescribe establece las limitaciones complementarias de tiempo de vuelo, períodos de servicio y requisitos de descanso reglamentario, que además de las estipuladas en la Sección 121.1905 o como desviaciones del mismo, son aplicables a los tripulantes de vuelo de explotadores que efectúan operaciones regulares y no regulares en rutas internacionales.	Se tacha texto concordancia con la aplicación de los Capítulos I, K y Apéndice T de la RAP 121	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

...	...		
CAPITULO O: OPERACIONES DE VUELO	CAPITULO O: OPERACIONES DE VUELO		
...	...		
121.2256 Obligaciones del encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo (a) Las funciones del encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo conjuntamente con un método de control y supervisión de operaciones de vuelo, serán: (1) ayudar al piloto al mando en la preparación del vuelo y proporcionar la información pertinente. (2) ayudar al piloto al mando en la preparación del plan operacional de vuelo y del plan de vuelo ATS, firmar, cuando corresponda, y presentar el plan de vuelo ATS a la dependencia ATS apropiada; y (3) suministrar al piloto al mando, durante el vuelo, por los medios adecuados, la información necesaria para realizar el vuelo con seguridad. (4) notificar a la dependencia ATS pertinente cuando la posición del avión no pueda determinarse mediante una capacidad de seguimiento de aeronaves y los intentos de establecer comunicación no tengan éxito.	121.2256 Obligaciones del encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo (a) Las funciones del encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo conjuntamente con un método de control y supervisión de operaciones de vuelo, serán: (1) ayudar al piloto al mando en la preparación del vuelo y proporcionar la información pertinente. (2) ayudar al piloto al mando en la preparación del plan operacional de vuelo y del plan de vuelo ATS, firmar, cuando corresponda, y que se va a presentar el plan de vuelo ATS a la dependencia ATS apropiada; y (3) suministrar al piloto al mando, durante el vuelo, por los medios adecuados, la información necesaria para realizar el vuelo con seguridad. (4) notificar a la dependencia ATS pertinente cuando la posición del avión no pueda determinarse mediante una capacidad de seguimiento de aeronaves y los intentos de establecer comunicación no tengan éxito. (5) ayudar, cuando corresponda, al piloto al mando en la preparación del plan de vuelo preliminar y presentarlo a la dependencia designada por la autoridad ATS competente;	Se tacha texto y se inserta texto sombreado concordancia con la enmienda 49 del Anexo 6 Parte I Capítulo 4 Operaciones de Vuelo 4.6	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-D RP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

	(6) firmar, cuando corresponda, y presentar el plan de vuelo a una dependencia designada por la autoridad ATS competente;		
	<i>Nota 1.— Los requisitos relativos a los planes de vuelo figuran en el Anexo 2 — Reglamento del aire, y los procedimientos relativos a los planes de vuelo y los servicios conexos figuran en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM, Doc 4444).</i> <i>Nota 2.— En el Manual sobre información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) (Doc 9965) figura orientación detallada sobre el uso de los servicios FF-ICE, incluido el uso de un plan de vuelo preliminar.</i>	Se inserta texto sombreado concordancia con la enmienda 49 del Anexo 6 Parte I Capítulo 4 Operaciones de Vuelo 4.6 Obligaciones del encargado de Operaciones de vuelo	
...	...		
CAPÍTULO P REGLAS PARA DESPACHO Y LIBERACIÓN DE VUELO	CAPÍTULO P REGLAS PARA DESPACHO Y LIBERACIÓN DE VUELO		
121.2505 Aplicación (a) Este capítulo prescribe las reglas de: ...	121.2505 Aplicación (a) Este capítulo prescribe establece las reglas de: ...	Se tacha texto concordancia con la aplicación de los Capítulos I, K y Apéndice T de la RAP 121.	
...	...		
121.2580 Aeródromo de alternativa en ruta (a) Ninguna persona puede despachar o liberar un avión para un vuelo de más de 60 minutos de aviones con motores de turbina hasta un aeródromo de alternativa en ruta, salvo que suficientes aeródromos de alternativa en ruta sean seleccionados y se especificaran en el plan de vuelo operacional y en el plan de vuelo ATS, de tal manera que se cumpla los requisitos del párrafo 121.2581(a)(1).	121.2580 Aeródromo de alternativa en ruta (a) Ninguna persona puede despachar o liberar un avión para un vuelo de más de 60 minutos de aviones con motores de turbina hasta un aeródromo de alternativa en ruta, salvo que suficientes aeródromos de alternativa en ruta sean seleccionados y se especificaran en el plan de vuelo operacional y en el plan de vuelo presentado ATS y si correspondiera el Plan de vuelo preliminar de tal manera que se cumpla los requisitos del párrafo 121.2581(a)(1).	Se inserta texto sombreado concordancia con la enmienda 49 del Anexo 6 Parte I Capítulo 4 Operaciones de Vuelo 4.3 Preparación de vuelos 4.3.4 Aeródromos de alternativa	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el explotador para el vuelo a la hora prevista de su utilización. <i>Nota. En el Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (Doc. 10085) figura orientación relativa al cumplimiento de los requisitos de estas disposiciones.</i> (2) Además de los requisitos de (a)(1), todos los explotadores se asegurarán de que se tome en cuenta lo que se indica a continuación y se proporcione el nivel general de seguridad operacional: ...	los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el explotador para el vuelo a la hora prevista de su utilización. <i>Nota. En el Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (Doc. 10085) figura orientación relativa al cumplimiento de los requisitos de estas disposiciones.</i> (2) Además de los requisitos de (a) (1), todos los explotadores se asegurarán de que se tome en cuenta lo que se indica a continuación y se proporcione el nivel general de seguridad operacional, previsto en las disposiciones de la presente regulación: ...	Se inserta texto sombreado en armonización con el párrafo (a) de la Sección 121.2581 del Reglamento LAR 121	
(b) Requisitos para operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO): (1) Salvo que la DGAC haya expedido una aprobación específica para EDTO, ningún avión con 2 o más motores de turbina realizará operaciones, en una ruta en la que el tiempo de desviación desde un punto en la ruta, calculado en condiciones ISA y de aire en calma a la velocidad de crucero con un motor inactivo para aviones con 2 motores de turbina y a la velocidad de crucero con todos los motores en marcha para los aviones con más de 2 motores de turbina, hasta un aeródromo de alternativa en ruta, exceda:	(b) Requisitos para operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO): (1) Salvo que la DGAC haya expedido una aprobación específica para EDTO, ningún avión con 2 o más motores de turbina realizará operaciones, en una ruta en la que el tiempo de desviación hasta un aeródromo de alternativa en ruta desde un punto en la ruta, calculado en condiciones ISA y de aire en calma a la velocidad de crucero con un motor inactivo para aviones con 2 motores de turbina y a la velocidad de crucero con todos los motores en marcha para los aviones con más de 2 motores de turbina, hasta un aeródromo de alternativa en ruta, exceda el umbral de tiempo establecido por la DGAC para EDTO. En la Aprobación Específica se indica el umbral de tiempo aplicable establecido para cada	Anexo 6, Parte I, Sección 4.7.2 Se elimina texto tachado e inserta texto sombreado en concordancia con el párrafo 4.7.2.1 de la enmienda 48 de la Parte I del Anexo 6 de la OACI	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

(i) 60 minutos para aviones con 2 motores a turbina; y (ii) 180 minutos para aviones con 3 o más motores a turbina ... <i>Nota 2. - La orientación relativa al establecimiento de un valor apropiado del umbral de tiempo y la aprobación específica de operaciones con tiempo de desviación extendido, figura en el Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (Doc. 10085) de la OACI.</i> ...	avión y combinación de motores en particular, como a continuación se detalla: (i) 60 minutos para aviones con 2 motores a turbina; y (ii) 180 minutos para aviones con 3 o más motores a turbina ... Nota 2. - La orientación relativa al establecimiento de un valor apropiado del umbral de tiempo y la aprobación específica de operaciones con tiempo de desviación extendido, figura en El Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (Doc. 10085) de la OACI, contiene orientación sobre las condiciones que deben aplicarse al convertir los tiempos de desviación máximos de EDTO en distancias. ...		
(2) Al expedir una aprobación específica para realizar operaciones con tiempo de desviación extendido, la DGAC especificará el tiempo máximo de desviación otorgado al explotador para cada avión y combinación de motores en particular. <i>Nota. En el Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (Doc. 10085) de la OACI, figura la orientación sobre las condiciones que deben aplicarse al convertir los tiempos de desviación en distancias.</i>	(2) Al expedir una aprobación específica para realizar operaciones con tiempo de desviación extendido, la DGAC especificará el tiempo máximo de desviación otorgado al explotador para cada avión y combinación de motores en particular. <i>Nota. En el Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (Doc. 10085) de la OACI, figura la orientación sobre las condiciones que deben aplicarse al convertir los tiempos de desviación máximos de EDTO en distancias.</i>	Se inserta texto sombreado en concordancia con el párrafo 4.7.2.2 de la enmienda 48 de la Parte I del Anexo 6 de la OACI	
(3) Al especificar el tiempo de desviación máximo apropiado para un explotador de un tipo de avión en particular que realiza operaciones con tiempo de desviación extendido, la DGAC se asegurará de que:	(3) Al especificar el tiempo de desviación máximo apropiado para un explotador de un tipo de avión en particular que realiza operaciones con tiempo de desviación extendido, la DGAC se asegurará de que: (i) para todos los aviones: el explotador cuente con procedimientos para evitar que el avión	Se elimina texto tachado e inserta texto sombreado en concordancia con el párrafo 4.7.2.3 de la enmienda 48 de la Parte I del Anexo 6 de la OACI	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

(i) para todos los aviones: el explotador cuente con procedimientos para evitar que el avión se despache en una ruta con tiempos de desviación que sobrepasen la capacidad de la limitación de tiempo de un sistema significativo para EDTO, indicada en el Manual de vuelo del avión (directamente o por referencia); y	se despache en una ruta con tiempos de desviación que sobrepasen la capacidad de la limitación de tiempo de un sistema significativo para EDTO, indicada en el Manual de vuelo del avión (directamente o por referencia); y (ii) Para operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) hasta 180 minutos inclusive, ninguna persona listará un aeródromo como aeródromo de alternativa EDTO en el despacho o liberación de vuelo, si el tiempo necesario para volar a ese aeródromo (a la velocidad aprobada de crucero con un motor inoperativo en condiciones ISA y de aire en calma) excede el tiempo aprobado para el sistema significativo EDTO más limitante (incluyendo el tiempo del sistema de supresión de incendios de carga o equipaje más limitante) menos 15 minutos. (iii) Para operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) superiores a 180 minutos, ninguna persona listará un aeródromo como aeródromo de alternativa EDTO en el despacho o liberación de vuelo, si el tiempo necesario para volar a ese aeródromo: (A) A la velocidad de crucero con todos los motores operativos, corregida por viento y temperatura, excede el tiempo más limitante del sistema de supresión de incendios de carga o equipaje menos 15 minutos; o	Se incluye texto sombreado en concordancia con los requisitos del párrafo 121.2581 (b) (3) del LAR 121 para operaciones EDTO y Armonizado con el Numeral 4.7.2.3 de la Parte I del Anexo 06, (Doc. 10085). (hallazgo 6.106 auditoría IASA FAA).	
---	---	--	--

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

(ii) para los aviones 2 motores de turbina, el avión tenga certificación para EDTO <i>Nota.1 - Es posible que, en algunos documentos, al referirse a EDTO diga ETOPS.</i>	(B) A la velocidad de crucero con un motor inoperativo corregida por viento y temperatura (solamente para aviones de dos motores), excede el tiempo para el sistema significativo EDTO más limitante (otro además del tiempo más limitante del sistema de supresión de incendios de carga o equipaje) menos 15 minutos. (iii) (iv) para los aviones 2 motores de turbina, el avión tenga certificación para EDTO <i>Nota.1 - Es posible que, en algunos documentos, al referirse a EDTO diga ETOPS.</i>	Se cambia viñeta	
(4) No obstante lo dispuesto en (b) (1) de esta Sección, la DGAC, basándose en los resultados de una evaluación de riesgos de seguridad operacional específica realizada por el explotador mediante la cual se demuestre cómo se mantendrá un nivel de seguridad operacional equivalente, podrá aprobar los vuelos que superan los límites de tiempo del sistema con mayor limitación de tiempo. La evaluación de riesgos de seguridad operacional específica incluirá, como mínimo, lo siguiente: (i) capacidades del explotador; (ii) fiabilidad global del avión; (iii) fiabilidad de cada sistema con límite de tiempo; (iv) información pertinente del fabricante del avión; y (v) medidas de mitigación específicas.	(4) No obstante lo dispuesto en (b) (4) (3) de esta Sección, la DGAC, basándose en los resultados de una evaluación de riesgos de seguridad operacional específica realizada por el explotador mediante la cual se demuestre cómo se mantendrá un nivel de seguridad operacional equivalente, podrá aprobar los vuelos que superan los límites de tiempo del sistema con mayor limitación de tiempo. La evaluación de riesgos de seguridad operacional específica incluirá, como mínimo, lo siguiente: (i) capacidades del explotador; (ii) fiabilidad global del avión; (iii) fiabilidad de cada sistema con límite de tiempo; (iv) información pertinente del fabricante del avión; y (v) medidas de mitigación específicas.	Se actualiza la referencia (b) (3) en lugar de (b) (1) en concordancia con la referencia del párrafo 4.7.2.3.1 de la Parte I del Anexo 6 de la OACI	
(5) Para los aviones que se utilizan en EDTO, el combustible adicional que se requiere en 121.2645 (c) (6).	(5) Para los aviones que se utilizan en EDTO, el combustible adicional que se requiere en 121.2645 (c) (6) de la RAP 121, incluirá el combustible	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado en concordancia con los requisitos del párrafo 121.2581 (b) (5) del	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

(i) incluirá el combustible necesario para cumplir con la situación de combustible crítico para EDTO según lo establecido por la DGAC.

necesario para cumplir con la situación de combustible crítico para EDTO según lo establecido por la DGAC, como a continuación se detalla:

~~(i) incluirá el combustible necesario para cumplir con la situación de combustible crítico para EDTO según lo establecido por la DGAC.~~

(i) Que la aeronave lleve el mayor de los siguientes valores de combustible:

(A) Suficiente para volar al aeropuerto de alternativa EDTO asumiendo una pérdida rápida de presurización en el punto más crítico de la ruta, seguida de un descenso a una altitud de seguridad y en cumplimiento con los requisitos de oxígeno de las Secciones 121.925 y 121.930 de la RAP 121;

(B) Suficiente para volar al aeropuerto de alternativa EDTO asumiendo una pérdida rápida de presurización y una falla de motor simultáneas (aviones de dos motores a la velocidad aprobada de crucero con un motor inoperativo), seguidas de un descenso a una altitud de seguridad y en cumplimiento con los requisitos de oxígeno de las Secciones 121.925 y 121.930 de la RAP 121;

(C) Suficiente para volar al aeropuerto de alternativa EDTO asumiendo una falla de motor seguida de un descenso a una altitud de crucero con un motor inoperativo (solamente para aviones de dos motores y

LAR 121 para operaciones EDTO y Armonizado con el Numeral 4.7.2.4 Parte I Anexo 06, Doc. 10085). (hallazgo 6.106 auditoría IASA FAA).

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

	a la velocidad aprobada de crucero con un motor inoperativo); (ii) Los errores del viento pronosticado, aumentando el combustible calculado para (b) (5) (i), como resultado de: (A) El correspondiente a un aumento de un 5% en la velocidad de los vientos pronosticados (aumento en el viento de frente o decremento en el viento de cola); o (B) Un 5% si el explotador no utiliza vientos pronosticados; (iii) Los efectos por hielo, aumentando el combustible calculado para (b) (5) (i), (teniendo en cuenta las correcciones estipuladas en (b) (5) (ii)), con el mayor de los valores calculados como resultado de: (A) El combustible consumido por la acumulación de hielo en superficies no calentadas durante el 10% del tiempo pronosticado en condiciones de hielo (incluido el combustible consumido en este período, por la utilización de los sistemas de antihielo en motores y alas); (B) El combustible consumido por la utilización del sistema de antihielo en motores y, si es aplicable, en alas, durante todo el tiempo pronosticado en condiciones de hielo; (iv) Los efectos del deterioro de los motores, aumentando el combustible calculado para (b) (5) (i) (teniendo en cuenta las correcciones		
--	---	--	--

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-D RP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

	estipuladas en (b) (5) (ii)), en un 5%, a menos que el explotador mantenga un programa de monitoreo sobre el rendimiento del consumo de combustible en crucero; (v) el consumo de combustible para volar durante 15 minutos a velocidad de espera a 450 m (1 500 ft) sobre la elevación del aeródromo de alternativa EDTO, realizar una aproximación y aterrizar; y (vi) El consumo de combustible del APU, durante aquellas fases del vuelo en las cuales se considera una fuente de energía.		
(6) No se proseguirá con un vuelo más allá del punto de entrada EDTO a menos que se cumplan los requisitos de la Sección 121.2625 (e). Si se identifican condiciones que pudieran impedir una aproximación y un aterrizaje seguros en ese aeródromo para la hora prevista de utilización, se determinará la adopción de medidas alternativas.	(6) No se proseguirá con un vuelo más allá del punto de entrada EDTO a umbral de tiempo conforme a lo establecido en el párrafo (b) (1) de la presente Sección, a menos que se haya revaluado la disponibilidad de los aeródromos de alternativa en ruta identificados y la información más reciente indique que, para la hora prevista de utilización, las condiciones en esos aeródromos corresponderán o serán superiores a los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el explotador para la operación se cumplan los requisitos de la Sección 121.2625 (e). Si se identifican condiciones que pudieran impedir una aproximación y un aterrizaje seguros en ese aeródromo para la hora prevista de utilización, se determinará la adopción de medidas alternativas.	Se elimina texto tachado e inserta texto sombreado en concordancia con el párrafo 4.7.2.5 de la enmienda 48 de la Parte I del Anexo 6 de la OACI	
(7) Al aprobar el tiempo de desviación máximo para aviones con 2 motores de turbina, la DGAC se asegurará de que se tome en cuenta lo siguiente	(7) Al aprobar especificar el tiempo de desviación máximo para aviones con 2 motores de turbina, la DGAC se asegurará de que se tome en cuenta lo siguiente para proporcionar el nivel general de	Se elimina texto tachado e inserta texto sombreado en concordancia con el párrafo 4.7.2.6 de la enmienda 48 de la Parte I del Anexo 6 de la OACI	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

para proporcionar el nivel general de seguridad operacional:

- (i) fiabilidad del sistema de propulsión;
- (ii) en el certificado de tipo del avión se declare que dicho modelo cuenta con certificación para volar más allá del umbral de tiempo (sin embargo dicha declaración no constituye una aprobación para conducir operaciones de rango extendido EDTO).
- (iii) la fiabilidad del sistema de propulsión sea tal que el riesgo de falla simultánea de los motores, debido a causas independientes, sea sumamente remota;
- (iv) se cumplan todos los requisitos necesarios de mantenimiento especial requeridos por el fabricante para el tipo de operación EDTO;
- (v) se satisfagan los requisitos específicos para autorizar la salida del vuelo;
- (vi) se establezcan los procedimientos operacionales necesarios durante el vuelo; y
- (vii) el Estado del explotador autorice específicamente estas operaciones.
- (viii) programa de mantenimiento para EDTO
- (ix) que los requisitos especiales de mantenimiento necesarios dispuestos por el fabricante para conducir una operación EDTO, formen parte del programa de mantenimiento y
- (x) procedimientos específicos sean desarrollados en el manual de control de mantenimiento o el manual EDTO.

seguridad operacional previsto en las disposiciones del Anexo 8 de la OACI, como a continuación se detalla:

- (i) fiabilidad del sistema de propulsión;
- ~~(ii) en el certificado de tipo del avión se declare que dicho modelo cuenta con certificación para volar más allá del umbral de tiempo (sin embargo dicha declaración no constituye una aprobación para conducir operaciones de rango extendido EDTO).~~
- ~~(iii) la fiabilidad del sistema de propulsión sea tal que el riesgo de falla simultánea de los motores, debido a causas independientes, sea sumamente remota;~~
- ~~(iv) se cumplan todos los requisitos necesarios de mantenimiento especial requeridos por el fabricante para el tipo de operación EDTO;~~
- ~~(v) se satisfagan los requisitos específicos para autorizar la salida del vuelo;~~
- ~~(vi) se establezcan los procedimientos operacionales necesarios durante el vuelo; y~~
- ~~(vii) el Estado del explotador autorice específicamente estas operaciones.~~
- (ii) certificado de aeronavegabilidad para EDTO del tipo de avión; y
- ~~(viii) (iii) programa de mantenimiento para EDTO~~
- ~~(ix) que los requisitos especiales de mantenimiento necesarios dispuestos por el fabricante para conducir una operación EDTO, formen parte del programa de mantenimiento y~~
- ~~(x) procedimientos específicos sean desarrollados en el manual de control de mantenimiento o el manual EDTO.~~

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

<i>Nota 1. Es posible que, en algunos documentos, al referirse a EDTO diga ETOPS.</i>	<i>Nota 1. Es posible que, en algunos documentos, al referirse a EDTO diga ETOPS.</i> <i>Nota 2.— En el Manual de aeronavegabilidad (Doc. 9760) figura orientación sobre el nivel de actuación y fiabilidad de los sistemas de avión previstos en el párrafo .7 de la presente Sección al igual que orientación sobre los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los requisitos del mismo párrafo 7</i>		
121.2585 Aeródromo de alternativa de destino: (a) Ninguna persona puede despachar un avión según IFR, salvo que seleccione y especifique al menos un aeródromo de alternativa de destino en el despacho o liberación de vuelo, plan operacional de vuelo y plan de vuelo ATS, a no ser que: ...	121.2585 Aeródromo de alternativa de destino: (a) Ninguna persona puede despachar un avión según IFR, salvo que seleccione y especifique al menos un aeródromo de alternativa de destino en el despacho o liberación de vuelo, plan operacional de vuelo y plan de vuelo presentado—ATS y, si corresponde, en el plan de vuelo preliminar, a no ser que: ...	Se inserta texto sombreado concordancia con la enmienda 49 del Anexo 6 Parte I Capítulo 4 Operaciones de Vuelo 4.3 Preparación de vuelos 4.3.4 Aeródromos de alternativa- 4.3.4.3 Aeródromos de alternativa de destino	
(b) En el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo ATS se seleccionarán y especificarán dos aeródromos de alternativa de destino cuando, para el aeródromo de destino ...	(b) En el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo ATS presentado y, si corresponde, en el plan de vuelo preliminar, se seleccionarán y especificarán dos aeródromos de alternativa de destino cuando, para el aeródromo de destino: ...		
121.2620 Operación en condiciones de formación de hielo ... (e) Excepto lo previsto en el párrafo (f) de esta Sección, ninguna persona puede despachar, liberar o despegar un avión cuando las condiciones meteorológicas son tales que se torna razonablemente previsible que la escarcha, hielo o nieve puedan adherirse al avión, salvo que, el explotador tenga un programa aprobado de deshielo	121.2620 Operación en condiciones de formación de hielo ... (e) Excepto lo previsto en el párrafo (f) de esta Sección, ninguna persona puede despachar, liberar o despegar un avión cuando las condiciones meteorológicas son tales que se torna razonablemente previsible que la escarcha, hielo o nieve puedan adherirse al avión, salvo que, el explotador tenga un programa aprobado de deshielo	Se inserta texto sombreado en concordancia con el cambio de la aprobación del programa de deshielo y antihielo en el manual de operaciones del explotador y no en las OpSpecs, en concordancia con las instrucciones del Apéndice 1 de la RAP 119 en el cual no es considerada la operación de deshielo y antihielo como operación específica.	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

y antihielo en tierra, en sus OpSpecs. El programa aprobado de deshielo y antihielo en tierra del explotador debe incluir, como mínimo, lo siguiente: ... (f) Un explotador puede continuar operando según esta Sección sin un programa requerido en el párrafo (e) anterior, si incluye en sus OpSpecs un requerimiento que, toda vez que las condiciones son tales que se torna razonablemente previsible que la escarcha, hielo y nieve pueden adherirse al avión, ningún avión despegar, salvo que dicho avión haya sido verificado para asegurar que las alas, superficies de control y otras superficies críticas están libres de escarcha, hielo y nieve. La verificación debe ser realizada dentro de los 5 minutos anteriores al inicio del despegue y desde la parte exterior del avión.	y antihielo en tierra, en sus OpSpecs su manual de operaciones. El programa aprobado de deshielo y antihielo en tierra del explotador debe incluir, como mínimo, lo siguiente: ... (f) Un explotador puede continuar operando según esta Sección sin un programa requerido en el párrafo (e) anterior, si incluye en sus OpSpecs su manual de operaciones un requerimiento que, toda vez que las condiciones son tales que se torna razonablemente previsible que la escarcha, hielo y nieve pueden adherirse al avión, ningún avión despegar, salvo que dicho avión haya sido verificado para asegurar que las alas, superficies de control y otras superficies críticas están libres de escarcha, hielo y nieve. La verificación debe ser realizada dentro de los 5 minutos anteriores al inicio del despegue y desde la parte exterior del avión.		
... 121.2720 Instrucciones operacionales durante el vuelo El explotador coordinará, siempre que sea posible, con la correspondiente dependencia ATS, las instrucciones operacionales que impliquen un cambio en el plan de vuelo ATS, antes de transmitirlos al avión.	... 121.2720 Instrucciones operacionales durante el vuelo El explotador coordinará, siempre que sea posible, con la correspondiente dependencia ATS, las instrucciones operacionales que impliquen un cambio en el plan de vuelo ATS, presentado o actualizado antes de transmitirlos al avión.	Se inserta texto sombreado concordancia con la enmienda 49 del Anexo 6 Parte I Capítulo 4 Operaciones de Vuelo 4.4 Procedimientos durante el vuelo 4.4.7 Instrucciones operacionales durante el vuelo	
121.2725 Mínimos de utilización de aeródromo	121.2725 Mínimos de utilización de aeródromo		
... (f)... <i>Nota 5.- Cuando los valores de la altura de decisión (DH) y del alcance visual en la pista (RVR) corresponden a categorías de operación diferentes, la operación de aproximación por instrumentos ha de efectuarse de acuerdo con los requisitos de</i>	... (f)... <i>Nota 5.- Cuando los valores de la altura de decisión (DH) y del alcance visual en la pista (RVR) corresponden a categorías de operación diferentes, la operación de aproximación por instrumentos ha de efectuarse de acuerdo con los requisitos de</i>	Se elimina texto tachado en concordancia con la Décimo Sexta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas del	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

<i>la categoría más exigente (p. ej., una operación con una DH correspondiente a la CAT III, pero con un RVR de la CAT III, se consideraría operación de la CAT IIIB, o una operación con una DH correspondiente a la CAT II, pero con un RVR de la CAT I, se consideraría operación de la CAT II). Esto no se aplica si el RVR o la DH se han aprobado como créditos operacionales.</i>	<i>la categoría más exigente (p. ej., una operación con una DH correspondiente a la CAT III, pero con un RVR de la CAT III, se consideraría operación de la CAT IIIB, o una operación con una DH correspondiente a la CAT II, pero con un RVR de la CAT I, se consideraría operación de la CAT II). Esto no se aplica si el RVR o la DH se han aprobado como créditos operacionales.</i>	SRVSOP (RPEO/16) Lima, Perú, del 03 al 07 de octubre de 2022	
...	...		
CAPÍTULO Q REGISTRO E INFORMES	CAPÍTULO Q REGISTRO E INFORMES		
...	...		
121.2810 Documentos que deben llevarse a bordo del avión ... (e) El resumen del acuerdo en virtud del Artículo 83 <i>bis</i> estará disponible a los inspectores de la AAC cuando realicen actividades de vigilancia, para determinar las funciones y obligaciones que conforme al acuerdo, el Estado de matrícula ha transferido al Estado del explotador.	121.2810 Documentos que deben llevarse a bordo del avión ... (e) El resumen del acuerdo en virtud del Artículo 83 <i>bis</i> estará disponible a los inspectores de la AAC DGAC cuando realicen actividades de vigilancia, para determinar las funciones y obligaciones que conforme al acuerdo, el Estado de matrícula ha transferido al Estado del explotador.	En concordancia con Capítulo 6 Instrumentos, Equipo y documentos de vuelo del avión, 6.1 Generalidades, 6.1.5.1 de la Enmienda 44 del Anexo 6 Parte I de la OACI.	
...	...		
121.2855 Informe de dificultades en servicio (a) El poseedor de un certificado de explotador debe remitir un informe de "Dificultades en el Servicio (IDS) a la DGAC (y a la AAC del Estado de matrícula cuando la DGAC es diferente al Estado de matrícula) para informar sobre las condiciones inseguras que pueden deberse a deficiencias de diseño, defectos de fabricación, deficiencias del programa de mantenimiento u otras causas detectadas y/o observadas del diseño de tipo del aeronave, motor y/o hélice, si dicho defecto existente ha puesto en peligro o	121.2855 Informe de dificultades en servicio (a) El poseedor de un certificado de explotador de servicios aéreos debe remitir un informe de Dificultades en el Servicio (IDS) al titular del Certificado de Tipo, del Certificado de Tipo Suplementario o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación, a la DGAC (y a la AAC del Estado de matrícula cuando la DGAC es diferente al Estado de matrícula); para informar sobre las condiciones inseguras que pueden deberse a deficiencias de diseño, defectos de fabricación,	Se elimina texto con tachado e incluye texto sombreado en concordancia con la Enmienda 109 del OACI Anexo 8 – Aeronavegabilidad, y - Parte II Procedimientos para la Certificación y el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad, Capítulo 4, Sección 4.2 Responsabilidades de los Estados contratantes con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad. Numeral 4.2.4.1, literal g) y el Documento 9760 - Manual de	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

puede poner en peligro la operación segura de la aeronave o tenga el potencial de afectar adversamente la aeronavegabilidad de la aeronave operada por él, de acuerdo a lo siguiente: (1) Asimismo debe remitirse el informe “IDS” cuando un componente o sistema que ha recibido apropiado mantenimiento funciona de manera inapropiada o falla en operar de la forma indicada en su diseño, este mal funcionamiento, defecto o falla debe ser reportado. Asimismo, cuando un sistema o componente tiene un defecto que afecta y/o pueda afectar adversamente su futura operación o lleva una parte instalada de forma no apropiada, este defecto debe ser reportado. (2) De igual modo, debe remitirse el informe “IDS” cuando se detecten en una modificación fallas, defectos, mal funcionamiento que pueda poner en	deficiencias del programa de mantenimiento u otras causas detectadas y/o observadas del diseño de tipo del aeronave, motor y/o hélice, si dicho defecto existente ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave o tenga el potencial de afectar adversamente la aeronavegabilidad de la aeronave operada de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en el avión que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura del avión utilizado por él, de acuerdo a lo siguiente: (1) Asimismo debe remitirse el informe “IDS” e Cuando un componente o sistema que ha recibido apropiado mantenimiento funciona de manera inapropiada o falla en operar de la forma indicada en su diseño, este mal funcionamiento, defecto o falla debe ser reportado. Asimismo, cuando un sistema o componente tiene un defecto que afecta y/o pueda afectar adversamente su futura operación o lleva una parte instalada de forma no apropiada, este defecto debe ser reportado. (2) De igual modo, debe remitirse el informe “IDS” Cuando se detecten en una modificación fallas, defectos, mal funcionamiento que pueda poner en	aeronavegabilidad, Parte III - Estado de Matrícula - Sección 9.6 - Transmisión de la información sobre fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos al organismo responsable del diseño del tipo. Se elimina texto tachado en vista de ser redundante y se inserta texto sombreado afín de guardar correspondencia con el texto descrito en el párrafo a. Se elimina texto tachado en vista de ser redundante y se inserta texto sombreado afín de guardar correspondencia con el texto descrito en el párrafo a. Se elimina texto tachado en vista de ser redundante y se inserta texto sombreado	
---	--	---	--

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

peligro la operación segura del avión o tengan el potencial de afectar la aeronavegabilidad de la aeronave operada por él, el explotador debe informar a la DGAC (y a la AAC de matrícula cuando la DGAC es diferente al Estado de matrícula) sobre el defecto que ocurre o es detectado. (3) El requerimiento de remitir el informe “IDS” del párrafo (a), (1) y (2) no es requerido cuando se ha determinado que el defecto ha sido provocado por utilización u operación inadecuada y/o por mantenimiento inapropiado. El requisito de informe “IDS” es requerido cuando se hace evidente que el defecto, o falla es provocado por falla en el diseño o defecto en su producción, etc. (4) Los informes “IDS” deben ser hechos en la forma y manera indicada por la DGAC según Apéndice U de la RAP 121 (y en la manera dispuesta por la AAC del Estado de matrícula cuando la DGAC es diferente a la AAC del Estado de matrícula) registrando toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.	peligro la operación segura del avión o tengan el potencial de afectar la aeronavegabilidad de la aeronave operada por él, el explotador debe informar a la DGAC (y a la AAC de matrícula cuando la DGAC es diferente al Estado de matrícula) sobre el defecto que ocurre o es detectado. (3) El requerimiento La obligación de remitir el informe “IDS” del párrafo (a) de esta Sección, (1) y (2) no es requerido cuando se ha determinado que el defecto ha sido provocado por utilización u operación inadecuada y/o por mantenimiento inapropiado. El requisito de informe “IDS” es requerido cuando se hace evidente que el defecto, o falla es provocado por falla en el diseño o defecto en su producción, etc. (4)(b) Los informes “IDS” deben ser hechos utilizando el Formato Apéndice 6 - RAP 43, en la forma y manera indicada por la DGAC según considerando los requerimientos complementarios del Apéndice U de la presente regulación RAP 121, (y en la manera dispuesta por la AAC del Estado de matrícula cuando la DGAC es diferente a la AAC del Estado de matrícula); registrando toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.	afín de guardar correspondencia con el texto descrito en el párrafo a. Se elimina texto tachado en vista de ser redundante y se inserta texto sombreado afín de guardar correspondencia con el texto descrito en el párrafo a. Se elimina texto tachado en vista de ser redundante y afín de guardar correspondencia con el texto descrito en el párrafo a.	
--	--	--	--

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

(5) Los informes de dificultades en el servicio “IDS” deben ser enviados a la DGAC (utilizando el formato “Apéndice 6 - RAP 43”) en un período no mayor de 3 días calendario a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión y a la AAC del Estado de matrícula (conforme lo dispuesto por dicho Estado). (b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la DGAC en el Apéndice U de esta regulación y la AAC del Estado de matrícula y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador. (c) Los informes deben ser enviados a la DGAC utilizando el Formulario de Información de condiciones no aeronavegables sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos del Apéndice 6 de la RAP 43.	(5)(c) Los informes de dificultades en el servicio IDS deben ser enviados a la DGAC (utilizando el formato “Apéndice 6 - RAP 43”) en un período no mayor de 3 días calendario a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión (y a la AAC del Estado de matrícula conforme lo dispuesto por dicho Estado). (b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la DGAC en el Apéndice U de esta regulación y la AAC del Estado de matrícula y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador. (c) Los informes deben ser enviados a la DGAC utilizando el Formulario de Información de condiciones no aeronavegables sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos del Apéndice 6 de la RAP 43.	Se elimina texto tachado en vista de ser redundante y afín de guardar correspondencia con el texto descrito en el párrafo a.	
CAPÍTULO R - SUMINISTROS MÉDICOS DE PRIMEROS AUXILIOS E INSTRUCCIÓN	CAPÍTULO R - SUMINISTROS MÉDICOS DE PRIMEROS AUXILIOS E INSTRUCCIÓN	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
CAPÍTULO S - SEGURIDAD OPERACIONAL DEL COMPARTIMIENTO DE CARGA	CAPÍTULO S - SEGURIDAD OPERACIONAL DEL COMPARTIMIENTO DE CARGA	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
CAPÍTULO T - PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN AVANZADA (AQP)	CAPÍTULO T - PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN AVANZADA (AQP)	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
CAPÍTULO U MERCANCÍAS PELIGROSAS	CAPÍTULO U MERCANCÍAS PELIGROSAS	Se mantiene texto vigente.	
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

CAPÍTULO V: SEGURIDAD CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA	CAPÍTULO V: SEGURIDAD CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
121.6120 Programas de instrucción Todo explotador establecer y mantendrá un programa aprobado de instrucción en materia de seguridad de la aviación en conformidad con la Sección 108.45 de la RAP 108.	121.6120 Programas de instrucción Todo explotador establecerá y mantendrá un programa aprobado de instrucción en materia de seguridad de la aviación en conformidad con la Sección 108.45 105 (g) de la RAP 108.	Se tacha texto y se sombrea nuevo texto para la corrección de la referencia de la RAP 108 que estaba mal referenciada.	
...	...		
APÉNDICE A BOTIQUINES DE PRIMEROS AUXILIOS, EQUIPO DE PRECAUCIÓN UNIVERSAL Y BOTIQUINES MÉDICOS	APÉNDICE A BOTIQUINES DE PRIMEROS AUXILIOS, EQUIPO DE PRECAUCIÓN UNIVERSAL Y BOTIQUINES MÉDICOS		
... (ii) Medicamentos - Epinefrina al 1:1000	... (ii) Medicamentos - Epinefrina al 1:1000 (puede ser una dilución de epinefrina al 1:1 000) solamente si se dispone de un monitor del ritmo cardíaco (con o sin desfibrilador externo automático).	Se incluye texto sombreado en concordancia con el Capítulo 6. Instrumentos, equipo y documentos de vuelo del avión 6.2 Para todos los aviones, en todos los vuelos, 6.2.2 a) 2) y Adjunto A Suministros Médicos del Anexo 6, Parte I de la OACI, y enmienda 12 del Reglamento Aeronáutico Latinoamericano, LAR 121 del SRVSOP de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI con sede en Lima	
...	...		
APÉNDICE B Registradores de vuelo	APÉNDICE B Registradores de vuelo		
El texto del presente Apéndice se aplica a los registradores de vuelo que se instalen en aviones que participen en operaciones de navegación aérea nacional e internacional. Los registradores de vuelo	El texto del presente apéndice se aplica a los registradores de vuelo que se instalen en aviones que participen en operaciones de navegación aérea internacional. Los registradores de vuelo protegidos	Se incluye texto sombreado en concordancia con el Apéndice 8	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

protegidos contra accidentes comprenden uno o más de los siguientes: -un registrador de datos de vuelo (FDR); -un registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR); -un registrador de imágenes de a bordo (AIR); -un registrador de enlace de datos (DLR). Los registradores de vuelo livianos comprenden uno o más de los siguientes sistemas: ...	contra accidentes comprenden uno o más de los siguientes: — un registrador de datos de vuelo (FDR); — un registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR); — un registrador de imágenes de a bordo (AIR); — un registrador de enlace de datos (DLR). Cuando se requiera registrar información de imágenes o enlaces de datos en un registrador protegido contra accidentes, se permite registrarla en CVR o FDR. Los registradores de vuelo livianos comprenden uno o más de los siguientes: ... Cuando se requiera registrar información de imágenes o enlaces de datos en un registrador protegido contra accidentes, se permite registrarla en CARS o ADRS.	Registradores de vuelo de la Enmienda 44 del Anexo 6, Parte I de la OACI.	
Apéndice C - Reservado	Apéndice C - Reservado	Se mantiene Apéndice vigente.	
...	...		
Apéndice D Criterios para la demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia en tierra y agua	Apéndice D Criterios para la demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia en tierra y agua	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
Apéndice E Requisitos de instrucción de vuelo	Apéndice E Requisitos de instrucción de vuelo	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
Apéndice F	Apéndice F	Se mantiene texto vigente.	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-D RP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

Requisitos para la verificación de la competencia de los pilotos	Requisitos para la verificación de la competencia de los pilotos		
...	...		
Apéndice G Sistema de navegación inercial	Apéndice G Sistema de navegación inercial	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
Apéndice H Simulación avanzada	Apéndice H Simulación avanzada	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
Apéndice I Requisitos de instrucción de mercancías peligrosas para explotadores de servicios aéreos	Apéndice I Requisitos de instrucción de mercancías peligrosas para explotadores de servicios aéreos	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
Apéndice J Organización y contenido del manual de operaciones	Apéndice J Organización y contenido del manual de operaciones		
A. 1.1 Introducción general: (b) una declaración de que el manual contiene Instrucciones que describan las responsabilidades del personal de operaciones, relativas a la realización de las operaciones de vuelo que debe cumplir;	A. 1.1 Introducción general: (b) una declaración de que el manual contiene Instrucciones que describan las responsabilidades del personal de operaciones, relativas a la realización de las operaciones de vuelo que debe cumplir, que incluya: (1) Información y políticas relativas a la gestión de la fatiga: (i) políticas que se refieren a limitaciones de tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo, períodos de servicio y requisitos de períodos de descanso para los miembros de las tripulaciones de vuelo y de		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

	cabina, de conformidad con el capítulo N de este manual; y (ii) según proceda, políticas y documentación relativas al FRMS del explotador, de conformidad con el apéndice Q de esta regulación.		
...	...		
A6 – REQUISITOS DE CALIFICACIÓN	A6 – REQUISITOS DE CUALIFICACIÓN A 6.1.1 Condiciones y procedimientos para que un piloto pueda ser asignado a ambos puestos de pilotaje, incluyendo los requisitos de instrucción específica, que formen parte del programa de instrucción del explotador. A 6.1.2 Condiciones y procedimientos para que un piloto pueda operar en más de un tipo o variante de aeronave, incluyendo los requisitos de instrucción específica, que formen parte del programa de instrucción del explotador. A 6.1.3 Condiciones, procedimientos y limitaciones para el relevo de los miembros de la tripulación de vuelo, incluyendo los requisitos de instrucción específica, que formen parte del programa de instrucción del explotador.	Se incluye texto sombreado en concordancia con el apéndice J Enmienda 14 de la LAR 121 del 13.12.2023	
...	...		
A8 - GESTIÓN DE LA FATIGA	A8 - GESTIÓN DE LA FATIGA	Se incluye texto sombreado en concordancia con el apéndice J Enmienda 14 de la LAR 121 del 13.12.2023	
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

	A 8.3.1 Una descripción, según corresponda, del sistema de gestión de los riesgos asociados a la fatiga (FRMS) que incluya al menos: (a) La descripción de las políticas y los procedimientos y procesos para identificar peligros; y (b) La descripción de los procedimientos y procesos para la evaluación y mitigación de los riesgos.		
...	...		
A9 PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN A9.1 PREPARACIÓN DE LOS VUELOS (d) Procedimientos para la preparación de la información contenida en la AIP, la circular de información aeronáutica (AIC) y la reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC) y su difusión entre la tripulación de vuelo y el personal de operaciones.	A9 PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN A9.1 PREPARACIÓN DE LOS VUELOS (d) Procedimientos para la preparación de la información contenida en la AIP, la circular de información aeronáutica (AIC) y la reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC) y su difusión entre la tripulación de vuelo y el personal de operaciones.	Se elimina texto tachado por estar duplicado en A 9.1.6 del Apéndice J RAP 121.	
... A 9.2.9 Procedimientos para eliminación y prevención de la formación de hielo en tierra, incluyendo: (a) Una descripción de la política y procedimientos para eliminación y prevención de la formación de hielo en los aviones en tierra.	A 9.2.9 Procedimientos para eliminación y prevención de la formación de hielo en tierra, incluyendo, como parte de su programa de deshielo y antihielo en tierra que abarque por lo menos los siguiente, para la aprobación de la DGAC: (a) Una descripción de la política y procedimientos para eliminación y prevención de la formación de hielo en los aviones en tierra. (b) La acumulación de hielo o de otros contaminantes naturales se eliminará a fin de	Se elimina texto tachado e inserta texto sombreado en concordancia con el párrafo 4.3.5 de la Parte I del Anexo 6 de la OACI, incluyendo su "Nota"	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

(b) Los tipos y efectos del hielo y otros contaminantes en los aviones que están estacionados, durante los movimientos en tierra y durante el despegue. (c) Una descripción de los procedimientos de deshielo y antihielo de la aeronave en tierra, las definiciones, los requerimientos básicos, la comunicación entre el personal de tierra y la tripulación, las condiciones que causan hielo en la aeronave, las inspecciones para determinar la necesidad del deshielo y antihielo en la aeronave, el concepto de ala limpia, los procedimientos para la inspección exterior, el fenómeno de ala transparente y las inspecciones generales. (d) Una descripción de las responsabilidades del personal de mantenimiento, operaciones y de los pilotos, se señalarán los límites y precauciones de la aeronave, los procedimientos de inspección final antes del despacho de la aeronave y antes del despegue, los procedimientos a ser seguidos por los pilotos para recibir la aeronave, para preparar la cabina, realizar el rodaje y despegar. (e) Las características y manejo de los fluidos, de los equipos de deshielo y antihielo y la aplicación de los fluidos incluyendo: ...	mantener el avión en condiciones de aeronavegabilidad antes del despegue. (b)-(c) Los tipos y efectos del hielo y otros contaminantes en los aviones que están estacionados, durante los movimientos en tierra y durante el despegue. (e)-(d) Una descripción de los procedimientos de deshielo y antihielo de la aeronave en tierra, las definiciones, los requerimientos básicos, la comunicación entre el personal de tierra y la tripulación, las condiciones que causan hielo en la aeronave, las inspecciones para determinar la necesidad del deshielo y antihielo en la aeronave, el concepto de ala limpia, los procedimientos para la inspección exterior, el fenómeno de ala transparente y las inspecciones generales. (d)-(e) Una descripción de las responsabilidades del personal de mantenimiento, operaciones y de los pilotos, se señalarán los límites y precauciones de la aeronave, los procedimientos de inspección final antes del despacho de la aeronave y antes del despegue, los procedimientos a ser seguidos por los pilotos para recibir la aeronave, para preparar la cabina, realizar el rodaje y despegar. (e)-(f) Las características y manejo de los fluidos, de los equipos de deshielo y antihielo y la aplicación de los fluidos incluyendo: ...		
---	--	--	--

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

(f) Además, una descripción de los medios para la protección del hielo en vuelo, los procedimientos para volar en condiciones de hielo y para detectar hielo	(f) (g) Además, una descripción de los medios para la protección del hielo en vuelo, los procedimientos para volar en condiciones de hielo y para detectar hielo. <i>Nota.— En el Manual de operaciones de deshielo y antihielo para aeronaves en tierra (Doc 9640) se proporciona orientación al respecto.</i>		
... A 9-3 - PROCEDIMIENTOS DE VUELO ... A 9.3.7 Lista del equipo de navegación que debe llevarse comprendido cualquier requisito relativo a las operaciones en determinado espacio aéreo, incluyendo cuando corresponda: (a) PBN (b) RVSM (c) MNPS ... A 9.3.9 Procedimientos de navegación que tengan relación con el o los tipos y áreas de operación; teniendo en cuenta: (a) ... (b) Navegación MNPS, polar y en otras áreas designadas. (c) Navegación basada en la performance (PBN) 	... A 9-3 - PROCEDIMIENTOS DE VUELO ... A 9.3.7 Lista del equipo de navegación que debe llevarse comprendido cualquier requisito relativo a las operaciones en determinado espacio aéreo, incluyendo cuando corresponda: (a) PBN (b) RVSM (c) MNPS NAT HLA ... A 9.3.9 Procedimientos de navegación que tengan relación con el o los tipos y áreas de operación; teniendo en cuenta: (a) ... (b) Navegación MNPS NAT HLA, polar y en otras áreas designadas. (c) Navegación basada en la performance (PBN) 	Se incluye texto sombreado en concordancia con la actualización con el NAT Doc. 007 OACI de la Oficina Europa y Atlántico Norte.	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

B 6 PLANIFICACION DE VUELO ... B 6.2 ...	B 6 PLANIFICACION DE VUELO ... B 6.2 ... 6.2.1 Cuando sean pertinentes a las operaciones, los procedimientos de navegación a larga distancia que hayan de utilizarse, el procedimiento en caso de falla de motor para EDTO y la designación y utilización de aeródromos en caso de desviación.	Se incluye texto sombreado en concordancia con el apéndice J Enmienda 14 de la LAR 121 del 13.12.2023	
...	...		
Apéndice K Marco del sistema de gestión de la seguridad operacional	Apéndice K Marco del sistema de gestión de la seguridad operacional	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
Apéndice L Tabla de implementación del SMS por Nivel de madurez	Apéndice L Tabla de implementación del SMS por Nivel de madurez	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
Apéndice M Oxígeno – Requisitos mínimos de oxígeno suplementario	Apéndice M Oxígeno – Requisitos mínimos de oxígeno suplementario	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
Apéndice N Equipo de salida de emergencia	Apéndice N Equipo de salida de emergencia	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
Apéndice O Manual de Control de Mantenimiento	Apéndice O Manual de Control de Mantenimiento	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
17. Procedimientos de Aprobación Especifica para operaciones de navegación especial (EDTO, CAT II y CAT III, PBN, RVSM, MNPS; los cuales serán elaborados de forma particular. Por ejemplo:	17. Procedimientos de Aprobación Especifica para operaciones de navegación especial (EDTO, CAT II y CAT III, PBN, RVSM, MNPS NAT HLA; los cuales serán elaborados de forma particular. Por	Se incluye texto sombreado en concordancia con la actualización con el NAT Doc. 007 OACI de la Oficina Europa y Atlántico Norte.	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

para la designación RNP o RNAV de la Operación Especializada PBN, se confeccionaron los procedimientos para cada una de sus especificaciones (RNP 4, RNP 2, RNP AR APCH, RNAV 10, RNAV 5, RNAV 1, etc.); ...	ejemplo: para la designación RNP o RNAV de la Operación Especializada PBN, se confeccionaron los procedimientos para cada una de sus especificaciones (RNP 4, RNP 2, RNP AR APCH, RNAV 10, RNAV 5, RNAV 1, etc.); ... <i>Nota: El NAT HLA incluyo la transferencia de requisitos de MNPS y la consolidación de requisitos actuales de PBN y PBCS.</i>		
...	...		
Apéndice P - Reservado	Apéndice P - Reservado	Se mantiene Apéndice vigente.	
...	...		
Apéndice Q Requisitos del sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS)	Apéndice Q Requisitos del sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS)	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
(c) Procesos de garantía de la seguridad operacional del FRMS (a) El explotador elaborar y mantendrá procesos de garantía de la seguridad operacional del FRMS para: (1)... (2) contar con un SMS que haya completado la cuarta etapa y haya sido aceptado por la DGAC, que incluir, entre otras cosas, lo siguiente: ...	(c) Procesos de garantía de la seguridad operacional del FRMS (a) El explotador elaborar y mantendrá procesos de garantía de la seguridad operacional del FRMS para: (1) ... (2) contar con un SMS que haya completado la cuarta etapa el nivel de madurez eficaz y haya sido aceptado por la DGAC, que incluirá, entre otras cosas, lo siguiente: ...	Se elimina viñeta por no corresponder y se inserta texto sombreado a fin de actualizar los niveles vigentes de SMS.	
...	...		
Apéndice R Reservado	Apéndice R Reservado	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
Apéndice S Localización de un avión en peligro	Apéndice S Localización de un avión en peligro	Se mantiene texto vigente.	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

...	...		
Apéndice T Requisitos Especiales de Aeronavegabilidad	Apéndice T Requisitos Especiales de Aeronavegabilidad		
Parte I (Referencia Sección 121.515 (a)(3)) Este Apéndice prescribe requerimientos especiales de aeronavegabilidad complementarios a las establecidas por la Sección 121.515 del Capítulo F, aplicables a todo explotador aéreo certificado bajo esta regulación.	Parte I (Referencia Sección 121.515 (a)(3)) Este Apéndice prescribe establece los requerimientos especiales de aeronavegabilidad complementarios a las establecidas por la Sección 121.515 del Capítulo F, aplicables a todo explotador aéreo certificado bajo esta regulación.	Se tacha texto concordancia con la aplicación de los Capítulos I, K y P de la RAP 121	
...	...		
Apéndice U Requisitos complementarios al Informe de Dificultades de Servicio	Apéndice U Requisitos complementarios al Informe de Dificultades de Servicio	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
Apéndice V Requisitos para el empleo de personal técnico aeronáutico	Apéndice V Requisitos para el empleo de personal técnico aeronáutico	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
Apéndice W Sucesos de Notificación Obligatoria	Apéndice W Sucesos de Notificación Obligatoria	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
2.2 Plazo de notificación ... 2.2.1 ... - A la CIAA, utilizando el correo "ciaa@mtc.gob.pe" o el "Cel./WhatsApp 920-473-511"	2.2 Plazo de notificación ... 2.2.1 ... - A la CIAA, utilizando el correo "ciaa@mtc.gob.pe" o el " Cel./WhatsApp 920-473-511 " "Celular: 998-465-921; 988-031-027" o al "Teléfono fijo: 615-7800, anexo 3047"	Se incluye texto sombreado a solicitud de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación – CIAA, con la actualización de sus números de contacto.	
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 121

...	...		
Apéndice X Formatos de Estados Financieros y Anexos que deben Presentar los Explotadores de Transporte Aéreo	Apéndice X Formatos de Estados Financieros y Anexos que deben Presentar los Explotadores de Transporte Aéreo	Se mantiene texto vigente.	
...	...		
<u>ADJUNTOS</u> A – Localización de Aviones en Peligro B – Reservado C – Reservado D – Reservado E – Niveles de los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI/RFFS) F – Guía Relativa a las Actuales Disposiciones Sobre Registradores de Vuelo	<u>ADJUNTOS</u> A – Localización de Aviones en Peligro B – Reservado C – Reservado D – Reservado E – Niveles de los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI/RFFS) F – Guía Relativa a las Actuales Disposiciones Sobre Registradores de Vuelo	Se mantienen textos vigentes.	
...	...		
G – Formulario de Sucesos de Notificación Obligatoria para Operaciones de Aeronaves	G – Formulario de Sucesos de Notificación Obligatoria para Operaciones de Aeronaves		
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)		
Código: F-DRP-NED-006	Revisión: Original	Fecha: 20.03.2018
PROPUESTA NORMATIVA RAP 121		

Sucesos de Notificación Obligatoria						Formato: 001-SNO Revisión: Original			
Esta notificación no tiene la naturaleza de denuncia ni puede dar lugar a la determinación de responsabilidades, salvo en supuestos de dolo o negligencia grave.									
Notificación según Apéndice W de la RAP 121, y aplicable a las RAP 91, 135, 141.									
Si considera el suceso a notificar como Accidente o Incidente Grave, no utilice este formulario y contacte inmediatamente y al término de la distancia, a la CIAA llamando al teléfono fijo 615-7800 Anexo 3047, Celular 998-465-921; 988-031-027 o al correo electrónico ciaa@mtc.gob.pe (24H) - Ley 27261 Título XV, del 9 de mayo del 2000.									
TÍTULO DEL SUCESO :									
FECHA :		HORA :		LUGAR / POSICION :					
DESCRIPCIÓN DEL SUCESO :									
DATOS DEL NOTIFICADOR: Marque esta casilla si desea ser contactado de forma confidencial por la DGAC en lo relativo a este suceso que notifica ☐									
Nombre del Notificante:				Cargo:					
Nombre del Explotador de Servicios Aéreos:									
Dirección:									
Teléfono:				Correo electrónico / email:					
						Fecha de Notificación:			
DATOS BÁSICOS:									
Aeronave Tipo / Serie		Matrícula		Operator		Origen			
						Destino			
Rumbo		Velocidad		Nivel Vuelo / Altitud		IAS			
						EDTO ☐			
						SI ☐ NO ☐			
						FIR			
NATURALEZA DEL VUELO:									
Pasajeros ☐		Carga ☐		Correo ☐		Prueba ☐			
						Ferry ☐			
						Otro (especificar):			
FASE DEL VUELO:									
Parqueo ☐		Rodaje ☐		Despegue ☐		Ascenso Inicial ☐			
						Ascenso ☐			
Descenso ☐		Aproximación ☐		Espera ☐		Circuito ☐			
						Aterrizaje ☐			
						Otro ☐			
DETALLES AMBIENTALES / ENTORNO / CONDICIONES METEOROLÓGICAS:									
Viento		Nubes		Precipitaciones			Estado de la pista		
Dirección		Velocidad		Tipo		Intensidad		Categoría	
		Tipo		Altitud		Ligera ☐		Moderada ☐	
		Moderada ☐		Severa ☐		Ligera ☐		Moderada ☐	
		Severa ☐		Ligera ☐		Moderada ☐		Severa ☐	
		Ligera ☐		Moderada ☐		Severa ☐		Ligera ☐	
		Moderada ☐		Severa ☐		Ligera ☐		Moderada ☐	
		Severa ☐		Ligera ☐		Moderada ☐		Severa ☐	
		Ligera ☐		Moderada ☐		Severa ☐		Ligera ☐	
		Moderada ☐		Severa ☐		Ligera ☐		Moderada ☐	
		Severa ☐		Ligera ☐		Moderada ☐		Severa ☐	
		Ligera ☐		Moderada ☐		Severa ☐		Ligera ☐	
		Moderada ☐		Severa ☐		Ligera ☐		Moderada ☐	
		Severa ☐		Ligera ☐		Moderada ☐		Severa ☐	
		Ligera ☐		Moderada ☐		Severa ☐		Ligera ☐	
		Moderada ☐		Severa ☐		Ligera ☐		Moderada ☐	

Se mantienen textos vigentes.